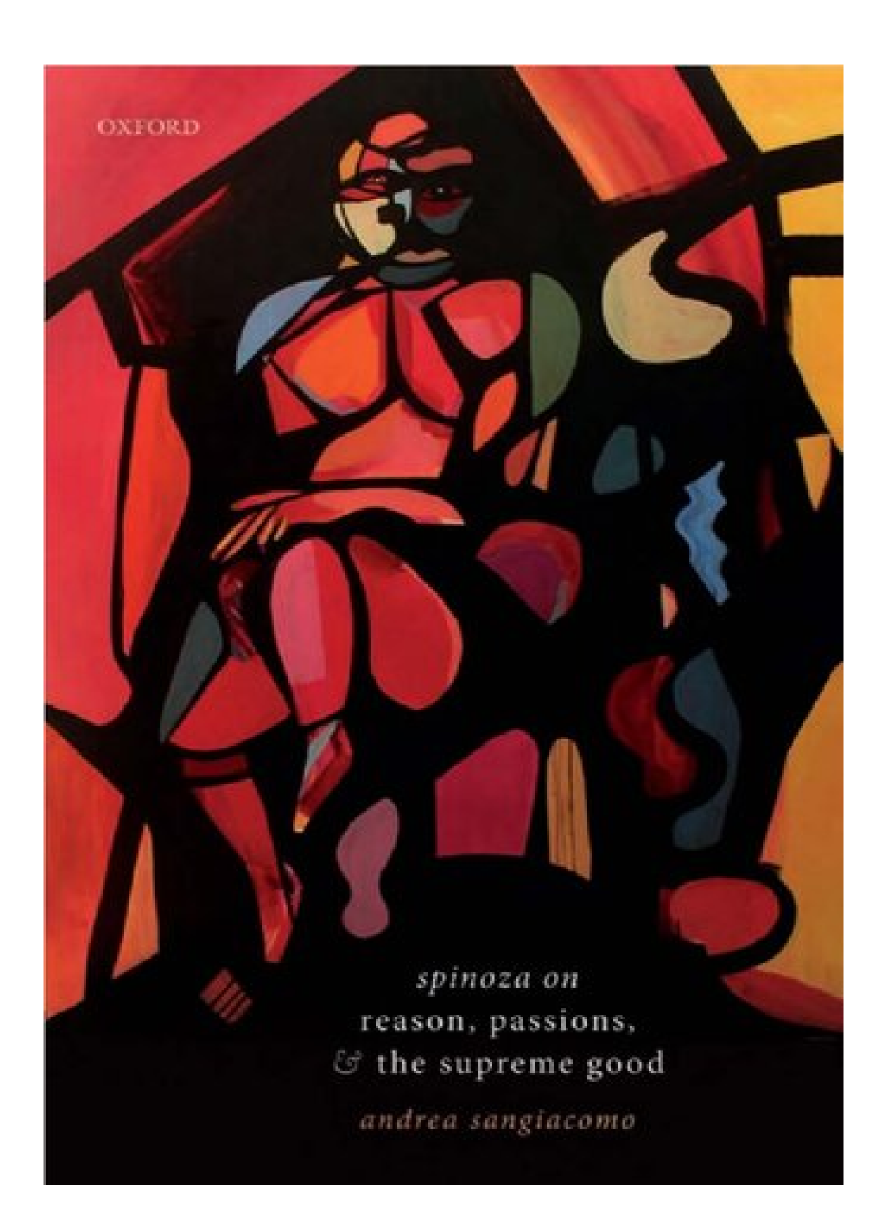
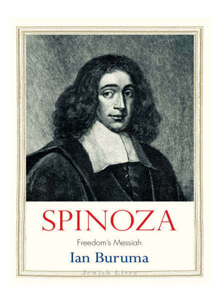


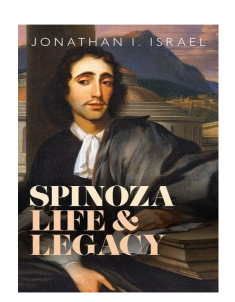
OXFORD
spinoza on
reason, passions,
& the supreme good
andrea sangiacomo

Spinoza: Freedom’s Messiah 1st Edition Ian Buruma



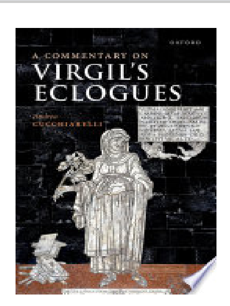
https://ebookmass.com/product/spinoza-freedoms-messiah-1st-edition-ian-buruma/

Spinoza, Life and Legacy. 1st Edition Prof Jonathan I. Israel.



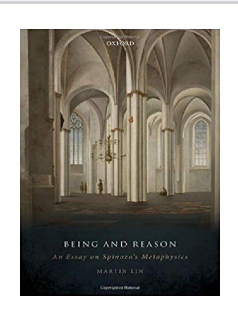
https://ebookmass.com/product/spinoza-life-and-legacy-1st-edition-prof-jonathan-i-israel/

A Commentary on Virgil's Eclogues Andrea Cucchiarelli



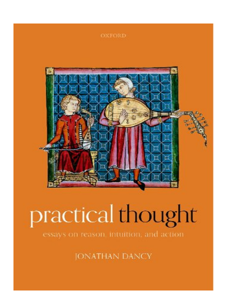
https://ebookmass.com/product/a-commentary-on-virgils-eclogues-andrea-cucchiarelli/

Being and Reason: An Essay on Spinoza's Metaphysics Martin Lin



https://ebookmass.com/product/being-and-reason-an-essay-on-spinozas-metaphysics-martin-lin/

Practical Thought: Essays on Reason, Intuition, and Action Jonathan Dancy



https://ebookmass.com/product/practical-thought-essays-on-reason-intuition-and-action-jonathan-dancy/


OXFORD
spinoza on
reason, passions,
& the supreme good
andrea sangiacomo

Spinoza on Reason, Passions, and the Supreme Good

Spinoza on Reason, Passions, and the Supreme Good

Andrea Sangiacomo





Great Clarendon Street, Oxford, OX2 6DP,
United Kingdom

Oxford University Press is a department of the University of Oxford.
It furthers the University's objective of excellence in research, scholarship,
and education by publishing worldwide. Oxford is a registered trade mark of
Oxford University Press in the UK and in certain other countries

First Edition published in 2019

Impression: 1

Published in the United States of America by Oxford University Press
198 Madison Avenue, New York, NY 10016, United States of America

British Library Cataloguing in Publication Data
Data available

Library of Congress Control Number: 2019953825

ISBN 978–0–19–884790–8

DOI: 10.1093/oso/9780198847908.001.0001

Printed and bound in Great Britain by
Clays Ltd, Elcograf S.p.A.

Contents

Acknowledgements

The intuition at the heart of this book came to me during the summer of 2012. I was finishing my PhD dissertation about the evolution of Spinoza's *conatus* doctrine from the early writings to the *Ethics*, and I felt that something was missing in my discussion. I was pointing to a major change in Spinoza's thought, but I was not explaining *why* Spinoza made this change. One morning, while I was out for a run on the hills that surround my hometown, Genoa (Italy), I realized that Spinoza must have been aware that without the *conatus* doctrine he could not have explained the phenomenon of religious superstition. Eventually, I decided not to address this issue in my dissertation nor in the book that issued from that (*L'essenza del corpo*, G. Olms, 2013). A few months later, in April 2013, I arrived for the first time in Spinoza's homeland, the Netherlands, at the University of Groningen. There, I started planning a new book—this book. Since then, I have explored the implications of the intuition which I had that morning.

I could not have written this book without the atmosphere of mutual respect, esteem, and philosophical friendship with which I was welcomed at the Faculty of Philosophy at Groningen, and at the Department of History of Philosophy in particular. That atmosphere grew stronger over the years while our group consolidated and expanded. I am particularly indebted to Martin Lenz, who had sufficient trust in me to let me come to Groningen and who then supported me during all subsequent stages of my career. I am also deeply grateful to all my colleagues at Groningen, with whom I discussed parts of this book at different stages of the writing process. I would like to thank, in particular, Han Thomas Adriaenssen, Sander de Boer, Bianca Bosman, Eddo Evink, Laura Georgescu, Lodi Nauta, Tamer Nawar, Detlev Pätzold, and Doina Rusu for their extremely helpful feedback and enriching exchanges, and for all the time we spent together immerged in philosophical and historical discussions. I am grateful to Aurelia Armstrong, Herman de Dijn, Keith Green, Helen Hattab, Karolina Hübner, Matt Kisner, Oberto Marrama, Ohad Nachtomy, Michael della Rocca, Emily Thomas, and Francesco Toto for very helpful comments on previous versions of several parts of this book. I am also grateful to a number of anonymous referees for both pointing out the weaknesses of previous versions of my manuscript and for providing constructive suggestions to develop its strengths further.

In Chapter 1, Section 1.6, I have rewritten some materials that originally appeared in my paper 'Fixing Descartes: ethical intellectualism in Spinoza's early writings' (*Southern Journal of Philosophy*, 53 (3), 2015, 338–61, Wiley–Blackwell). In Chapter 2, Section 2.4, I have reworked parts of my paper 'Before the conatus doctrine: Spinoza's correspondence with Willem van Blijenbergh (*Archiv für Geschichte der Philosophie*, 98 (2), 2016, 144–68, De Gruyter). Some parts of Chapter 4 are derived from the last section of my paper 'The ontology of determination: From Descartes to Spinoza' (*Science in Context*, 28 (4), 515–43, 2015, © Cambridge University Press, reproduced with permission). I would like to thank

the editors and publishers of these journals for allowing me to rework these materials in this book.

I wrote this book across two research projects, both based at the Faculty of Philosophy at Groningen. I began the book when I was a postdoc in Martin Lenz's project 'Naturalism and teleology in Spinoza's philosophy' (2013–15), funded by the Fritz Thyssen Stiftung. However, I wrote and rewrote the most substantial parts of it during my own NWO veni research project 'Occasionalism and the secularization of early modern science: Understanding the dismissal of divine action during the scientific revolution' (2015–19). I am grateful to both funding agencies for having contributed substantially to support my research during these years.

When the book was already in the making, I stumbled upon a detail of the frescoes 'Stories of Ulysses' by Pellegrino Tibaldi in Palazzo Poggi (Bologna, 1550-51). In one of his scenes, Tibaldi depicted a particularly intense Aeolus, which to me appeared as an inspiring image of the prophets that Spinoza discussed in his *Theological-Political Treatise*. I sent this picture to Thomas Colbourne, who took inspiration from it and produced his own artistic interpretation of a Spinozistic prophet, which is now on the cover of this book. As Thomas himself captions his painting: 'resting and in motion, a figure comprised of lines, planes, and bodies is arranged and rearranged, embodying particularity and expressing divinity.' I am very thankful to Thomas for his generosity in sharing his artwork.

Finally, I would like to dedicate this book to Daniela Benvenuti. Daniela was my philosophy teacher in high school, and it is thanks to her that I decided to devote my life to philosophy. When I was finishing my bachelor's degree she insisted that I should study Spinoza and that I would like it. Although I was rather sceptical at first, I gave Spinoza a try. Daniela followed my path all along, and she constantly encouraged me with wit and pragmatism. I hope that this book will serve as a witness to the gratitude I shall always have for what I learned and will continue to learn from her.

September 2019 Groningen

List of Abbreviations

Spinoza's works

TIE	*Tractatus de intellectus emendatione*, in B. Spinoza, *Oeuvres I, Premiers écrits, texte établi par F. Mignini*. Paris: Puf, 2009, pp. 19–155. English translation in C1.
KV	*Korte Verhandeling van God de Mensch en deszelvs welstand*, in B. Spinoza, *Oeuvres I, Premiers écrits, texte établi par F. Mignini*. Paris: Puf, 2009, pp. 157–474. English translation in C1.
PPC/CM	*Principia Philosophiae Cartesianae* and *Cogitata Metaphysica*, in *Spinoza Opera, im Auftrag der Heidelberg Akademie des Wissenschaften*, hrsg. von C. Gebhardt, 4 vols. Heidelberg: Carl Winter, 1925. English translation in C1.
TTP	*Tractatus Theologico-Politicus/Traité Théologico-Politique*, texte établi par F. Akkerman, traduction et notes par J. Lagrée et P. F. Moreau. Paris: Puf, 1999. English translation in B. Spinoza, *Theological-Political Treatise*, translated by Michael Silverthorne and Jonathan Israel, edited by Jonathan Israel. Cambridge: Cambridge University Press, 2007.
E	*Ethica more geometrico demonstrata*, in *Spinoza Opera, im Auftrag der Heidelberg Akademie des Wissenschaften*, hrsg. von C. Gebhardt, 4 vols. Heidelberg: Carl Winter, 1925. English translation in C1.
TP	*Tractactus Politicus/Traité Politique*, texte établi par O. Proietti, traduction, introduction, notes, glossaires, index et bibliographies par C. Ramond, notice de P. F. Moreau sur la réception du TP, notes d'A. Matheron. Paris: Puf, 2005. English translation in C2.
Ep	*Epistolae*, in *Spinoza Opera, im Auftrag der Heidelberg Akademie des Wissenschaften*, hrsg. von C. Gebhardt, 4 vols. Heidelberg: Carl Winter, 1925. English translation in C1 and C2.
C1	*The Collected Works of Spinoza*, vol. 1, translated and edited by Edwin Curley. Princeton and Oxford: Princeton University Press, 1985.
C2	*The Collected Works of Spinoza*, vol. 2, translated and edited by Edwin Curley. Princeton and Oxford: Princeton University Press, 2016.

Internal abbreviations

AD	definitions of affects (E3)
adn	annotation
app	appendix
ax	axiom
c	corollary

def	definition
dial	dialogue (KV)
dem	demonstration
expl	explanation
l	lemma
p	proposition
post	postulate
pref	preface
s	Scholium

In references to Spinoza's works, the first number after the title abbreviation refers to the part or chapter of the work, and the subsequent number refers to paragraphs or sections within that chapter or part. For example, 'TP1, 1' refers to *Tractatus Politicus*, chapter 1, section 1. In the case of TIE and KV, numbers preceded by '§' indicate section numbers. For example, 'KV1, 2, §3' refers to *Korte Verhandeling*, part 1, chapter 2, section 3.

Je vous voudrais encore voir définir les passions, pour les bien connaître; car ceux qui les nomment perturbations de l'âme, me persuaderaient que leur force ne consiste qu'à éblouir et soumettre la raison, si l'expérience ne me montrait qu'il y en a qui nous portent aux actions raisonnables.

Elisabeth to Descartes, 13 September 1645

Nous ne cherchons à connaître que parce que nous désirons de jouir, et il n'est pas possible de concevoir pourquoi celui qui n'aurait ni désirs ni craintes se donnerait la peine de raisonner.

Jean-Jacques Rousseau, *Discours sur l'origine et les fondements des inégalités parmi les hommes*, I, sect. 19

Introduction

I.1 Theme

In his *Second Discourse*, Jean-Jacques Rousseau claims: 'we seek to know because we desire to enjoy, and it is not possible to conceive why someone who had neither desires nor fears would take the trouble to reason.'[1] This statement is particularly provocative because, since antiquity, reason has been often conceived as somehow contrary to desires and passions. Far from supporting reason, passions and desires have often been presented as something that should be restrained and mastered through the power of rational knowledge. In fact, whether and how passions could possibly aid rationality is not obvious at all. This book deals with the way in which Spinoza struggled with this issue. Throughout his career, Spinoza consistently identified the Supreme Good with knowledge, and more specifically with knowledge of God. However, one of the most pressing ethical issues for Spinoza was in explaining how individuals can reach the Supreme Good. Spinoza's approach to this issue changed significantly over time.

In Spinoza's early writings (especially in the *Treatise on the Emendation of the Intellect* and the *Short Treatise on God, Man and his Well-Being*), the epistemic self-sufficiency of the human mind is the cornerstone of his solution to the problem of how to achieve the Supreme Good. By 'epistemic self-sufficiency' I mean that the mind is equipped by nature with the appropriate epistemic resources necessary to reach the Supreme Good. Spinoza endorses a form of innatism, according to which the human mind is endowed with true adequate ideas (including a true adequate idea of God). The mind can build on this innate knowledge to resist the power of the passions and devote itself to reach and enjoy the Supreme Good. Epistemic self-sufficiency does *not* require that individuals seek the Supreme Good in isolation or endorse some form of ascetic life. Appropriate social conditions may support the individual's pursuit of the Supreme Good. The fact that other individuals share the Supreme Good somehow amplifies the happiness that results from its achievement. However, the achievement of the Supreme Good does not necessarily or essentially depend on these social factors, which can play only a facilitating role in the ethical enterprise by removing or avoiding impediments on the paths towards the Supreme Good (for example, by preventing or countering the potential disruptive and distracting force of the passions that arise from the common way of living).

[1] Rousseau 1997, *Second Discourse*, part 1, §19, 142.

Spinoza on Reason, Passions, and the Supreme Good. Andrea Sangiacomo, Oxford University Press (2019).

DOI: 10.1093/oso/9780198847908.001.0001

Despite this alleged epistemic self-sufficiency of the mind, actual human individuals often *fail* to achieve the Supreme Good. For instance, human beings do not seem capable of acquiring and directing themselves on the basis of a knowledge of God that would count as adequate according to Spinoza's standards. The rich phenomenology of religious superstition exemplifies the scenario in which, *despite* the mind's innate epistemic resources, individuals seem unable to progress in the direction that Spinoza's early writings prescribe. In this context it becomes difficult to account for this failure, given that Spinoza's commitment to the mind's epistemic self-sufficiency entails that the human mind has in itself all that is needed to succeed in the pursuit of the Supreme Good. I maintain that Spinoza directly confronted this problem and that his later works testify a shift towards a different approach.

In his later writings (the *Theological-Political Treatise*, the *Ethics*, and the *Political Treatise*), Spinoza emphasizes how certain forms of social cooperation are necessarily required for the human mind to develop its power of forming adequate ideas and progress towards the Supreme Good. In this context, Spinoza significantly refines his account of *reason* or knowledge of the second kind, which received a less developed treatment and had a less prominent role in the early writings. Starting from the *Ethics*, the mind's ability to reason is built upon a new doctrine of 'common notions', which I interpret as the mental counterpart of the individual's causal interactions based on agreement in nature with external causes. Appropriate external conditionings and even certain passions can create positive causal feedback loops able to support the individual's striving towards the Supreme Good. I contend that this new account of reason becomes the cornerstone of Spinoza's mature ethical project and of his later political science.

This book thus defends two connected claims. First, from an historical point of view, I argue that Spinoza's moral philosophy evolved significantly over time. In his *early* writings, Spinoza's account of the ethical progress towards the Supreme Good relies mostly on the epistemic self-sufficiency of the mind. In his mature writings, however, the emphasis shifts significantly towards the mind's need to rely on appropriate forms of social cooperation with others. If confronted with Rousseau's statement quoted at the beginning of this Introduction, I would expect that the early Spinoza would have rejected it outright, while the later Spinoza would have sympathized with it.

Second, from a more philosophical point of view, the reading of Spinoza's later philosophy which I defend outlines a new way of understanding the relationship between reason, passions, and social embeddedness. The most common understanding of Spinoza's account of reason and activity is built on the equation between rationality, activity, and self-sufficiency on the one hand, and inadequate knowledge, passivity, and external determinations on the other. Rationality (which expresses the human mind's power of thinking adequately) is thereby seen to be a result of the individual's epistemic self-sufficiency. To put it bluntly: in order to be rational, one needs to think independently. My reading of the *Ethics* departs from this assumption. On this reading, the human mind *could not* form adequate ideas of reason if it were not determined by causal interactions based on agreement in nature between the individual and the external causes that determine it. I grant that being *passive* means

being determined by external causes. And yet I deny that when one is determined by external causes the result will necessarily be inadequate knowledge and passivity.

I label this interpretation a 'cooperative' account of reason. As defined in the *Ethics*, reason is the mental expression of the way in which the human body interacts with external causes on the basis of some degree of agreement in nature with them. Since agreement in nature comes in degrees, reason also comes in degrees. The greater the agreement, the greater the power of reason to adequately understand universal features as well as more specific traits of the interacting things. In the case of human beings, certain kinds of social cooperation are crucial for the development of reason. Insofar as passions lead to support or foster cooperation, they can be truly conducive to the improvement of rationality. This view entails that rationality does not have to be regarded as a requisite that moral agents must possess in order to act morally, but rather as a skill that expresses their greater or lesser success in cooperating in certain ways. As I shall argue, Spinoza envisages (in his last work, the *Political Treatise*) a political science aimed at designing sociopolitical institutions able to cultivate those passionate conditionings that allow individuals to fully develop their power of thinking adequately.

By combining a chronological reconstruction of the evolution of Spinoza's moral thought with a new philosophical interpretation of his account of reason, this book aims to benefit the current scholarly debate in at least two major ways. First, my chronological reconstruction shows that Spinoza's thought should not be considered as a static entity, and thus the comparison between his different writings should be handled carefully. The fact that different writings apparently contain similar claims does not necessarily mean that Spinoza held the same views throughout. In fact, each case of similarity deserves its own in-depth treatment, and judgements of similarity or difference must be finely nuanced and contextualized. While this kind of chronological reading has already enjoyed much success for other canonical figures (such as Descartes, Hobbes, Leibniz, and Kant), it is surprising how little it has impacted Spinoza scholarship so far, especially in the Anglophone world. One of the main ambitions of this book is to make such a chronological reading more current among Spinoza scholars.

Second, by historicizing Spinoza's rationalism as an early phase in the development of his thought, and by uncovering a more relational account of reason and the Supreme Good developed in his later writings, this book offers new evidence and arguments (both historical and philosophical) for the current rethinking of Spinoza as an arch rationalist. My cooperative reading of Spinoza's account of reason and the Supreme Good suggests that Spinoza can be better qualified as an early modern defender of a highly relational account of moral progress and human flourishing. For a full appreciation these two points, I shall present the approach I have followed in developing my interpretation and how this relates to existing scholarship.

I.2 Approach

Two ways of reading Spinoza's works have been common in Spinoza scholarship so far. On the one hand, it seems possible to focus analytically on relatively small portions of some of Spinoza's works and treat them as almost self-standing

expressions of his views on specific issues. For instance, for a long time now, the first two parts of Spinoza's *Ethics* have been considered as containing his ultimate views about ontology, metaphysics, and epistemology, and his *Theological-Political Treatise* has been considered as his main pronouncement in matters of politics and religion. On the other hand, his whole corpus can be treated as something relatively uniform. Passages from the early writings can be used to clarify views expressed in the later writings, and *vice versa*. This approach presupposes that Spinoza would have remained committed to the same philosophical positions across his career, although he adjusted, deepened, and refined them along the way.

The methodology I follow in this book differs from both these approaches. My reading is chronological, in the sense that I reconstruct Spinoza's views following the most plausible chronology usually accepted for his writings. In examining each of his works in the most plausible chronological order in which they were composed, I aim to uncover what Spinoza intend to show in that precise work (written at that precise juncture), and how successful he was at that time in achieving his philosophical goals. I grant that some portions of his writings express his considered views on certain issues. However, I qualify this claim by stressing that each work expresses his considered views only *at the time* in which he wrote it. I do not presuppose that Spinoza's corpus is a homogeneous one. Rather, comparing different writings is a way of distinguishing between the conceptual elements that remain unchanged (or have received only refinements and adjustments), from those that have instead undergone more substantial rethinking and reshaping. Before elaborating on the implications of my approach, I shall briefly recall the main historical data that have been established in the last decades of scholarship about the chronology of Spinoza's works.

Spinoza's early writings include the *Treatise on the Emendation of the Intellect*, the *Short Treatise*, the *Principles of Cartesian Philosophy* with the *Metaphysical Thoughts*, and a number of letters. Among these works, only the *Principles of Cartesian Philosophy* (with the *Metaphysical Thoughts*) were published by Spinoza himself, under his own name, in 1663. The *Treatise on the Emendation* was published posthumously in his *Opera Posthuma* (1677), and the *Short Treatise* was discovered only in the nineteenth century in a couple of later Dutch translations of an original (now lost) Latin version. Arguably, Spinoza completed the *Short Treatise* around 1661 and initially circulated it among his friends, who translated it into Dutch.[2] However, he seems to have abandoned it shortly after its completion. The editors of his *Opera Posthuma* did not even mention the existence of the *Short Treatise*. This suggests that, once the *Ethics* was completed in 1675, the *Short Treatise* was no longer considered a good representation of Spinoza's thought.[3] Filippo Mignini is among the scholars who worked most extensively on the chronology of the *Treatise on the*

[2] See details in Mignini's introduction to Spinoza 2009.

[3] According to the standard reading of the KV, this work would represent a preparatory draft of Spinoza's *Ethics*. Spinoza abandoned it because he was dissatisfied with its style and decided to expose his philosophy *more geometrico*. This explanation is endorsed, for example, by Nadler 2006. See details in Mignini's introduction to Spinoza 2009

Emendation and the *Short Treatise*.[4] In my discussion I accept the results of Mignini's research, and maintain that the *Treatise on the Emendation* was composed around 1657 and that the *Short Treatise* was completed around 1661.

The *Ethics* poses a somehow more difficult case. Spinoza worked on a first draft of the *Ethics* between about 1662 and 1665. From a letter sent to Bouwmeester in 1665 (Ep28, C1: 396) it is possible to infer that this first draft of the *Ethics* had a different structure from the final version, since it was divided only into three parts.[5] Spinoza's correspondence also testifies that, in 1665, he began the composition of the *Theological-Political Treatise* (Ep30, C2: 14–15). This work occupied him until 1670, when the treatise was finally published. However, the final version of the *Ethics* was not ready for publication until July 1675 (Ep62, C2: 459); but even then, Spinoza withdrew it from publication, and it was eventually published in the *Opera Posthuma* in 1677. There is no direct evidence of whether Spinoza continued to work on the *Ethics* between 1665 and 1670, while he was composing the *Theological-Political Treatise*. However, he considered his work on the manuscript of the *Ethics* to be concluded only in 1675; that is, after he had already published the *Theological-Political Treatise*.[6] Since by '*Ethics*' I refer only to the last version that Spinoza considered finished in 1675, I consider the *Ethics* to be completed after the *Theological-Political Treatise*.

The *Political Treatise* is Spinoza's last unfinished work, published again in the *Opera Posthuma*. According to Omero Proietti, who provided the last critical edition of the work, the *Political Treatise* was arguably composed between 1676 and 1677.[7] For the scope of my discussion, I consider this work as the last expression of Spinoza's position, since the *Political Treatise* refers to both the *Ethics* and the *Theological-Political Treatise*.

The overall picture of Spinoza's moral philosophy that results from my chronological reading reveals important aspects of both continuity and discontinuity in his moral views. My reading confirms that Spinoza never rejects the claim that the Supreme Good consists in knowledge of God. However, Spinoza significantly changes his mind (in his later works) regarding *how* human beings can foster their knowledge and rationality. I contend that Spinoza was led to this change of perspective because of the shortcomings of the position that he endorsed in his early writings.

[4] Jarig Jelles, in the Preface to Spinoza's *Opera Posthuma* published in 1677 (see the text of Jelles's Preface in Akkerman and Hubbeling 1979, para. 71), presents the TIE as one of Spinoza's first writings, and today's scholars agree that it is *the* first, arguably begun after his excommunication from the Amsterdam Synagogue. On the textual history and chronology of the TIE and KV, see Mignini 1987a, and Mignini's introduction in Spinoza 1986 and Spinoza 2009.

[5] Akkerman 1980 and Steenbakkers 1994 provide crucial contributions to the study of the philological constitution of the text of Spinoza's *Ethics*, from his early draft to his printed version. Rousset 1984 advances the interesting hypothesis that previous drafts of the *Ethics* would be still recognizable in the textual stratification of the work; for example, in the case of the fourth part.

[6] For further details on the manuscript of the final version of the *Ethics*, see the Introduction in Spruit and Totaro 2011.

[7] See Proietti's *Notice* in Spinoza 2005, pp. 45–75. For present purposes I leave aside Spinoza's unfished *Compendium of Hebrew Grammar* (arguably composed between 1670 and 1676). Concerning this work, see Proietti 1989, 2010a, and 2010b.

I grant that my interpretation of Spinoza's position will not completely erase the conceptual tensions that animate his thought. Some textual evidence can still remain against the claims I shall advance, and some of these claims might seem to be based on relatively small portions of Spinoza's texts. I argue that, overall, my reading makes sense of most of Spinoza's texts in a 'better' manner than do other readings, in the sense that current rival approaches face significant problems, which my reading aims to solve. Solving problems that are open in the scholarly debate, while offering a reasonably charitable reading of primary texts, is usually accepted as a way of assessing the efficacy of an interpretation of historical positions. Nonetheless, I acknowledge that my reading remains an *interpretation* of Spinoza's texts; that is, a hermeneutic apparatus intended to explore the conceptual connections designed by his writings. I contend that my interpretation is sufficiently powerful to proceed further than other rival interpretations (by uncovering a new way of understanding Spinoza's account of reason and its relationships with passions), though I do not pretend that it will make Spinoza's thought a smooth landscape where absolutely everything falls in its place.

This point becomes particularly evident in my interpretation of Spinoza's account of common notions (provided in Chapter 4) and of his distinction between universal and proper common notions. Spinoza explicitly introduces this distinction in the second part of the *Ethics* between propositions 37 and 40. I grant that he does not *explicitly* invoke this distinction later in the same work or in later writings. Nonetheless, I exploit this doctrine to shed light on different facets of Spinoza's position (such as his techniques of mastering the passions and his account of political science). I maintain that this hermeneutic approach is justified insofar as (i) it does not commit Spinoza to anything that he would have rejected, and (ii) it sheds light on important aspects of Spinoza's thought that would have otherwise remained more problematic to interpret. It might be objected that my reading becomes speculative, in the sense that it does not remain close enough to the letter of Spinoza's text. However, I think that this is the cost of any interpretation that takes seriously the gap between the historical texts it aims at investigating (and their different degrees of heterogeneity, or even inconsistency), and the hermeneutic conceptual apparatus designed to explore them (by following the overall more consistent and charitable path).

In Spinoza scholarship, the *Ethics* is usually presented as the most representative of Spinoza's works. However, I aim at uncovering the tensions embedded in the different stages of Spinoza's thought and studying how he subsequently attempts to solve them. For this reason, my reconstruction will consider the *Ethics* only as an episode in this much greater picture. Although this episode is crucially important to fully understand Spinoza's later position, I contend that it does not exhaust the meaning and implications of his philosophy. As a result, this book is not structured around the *Ethics.* My reading of the *Ethics* aims to understand how this work develops Spinoza's previous positions and contributes to their evolution. My discussion remains narrowly focused on the elements that are immediately connected with the general narrative of this book, by leaving

aside many other important aspects that are nonetheless somewhat connected with the issue at stake.[8]

Three rather obvious objections can be addressed to my chronological approach, and here I review them in turn. First, my reading might appear somehow teleological, insofar as it portrays the later writings as offering a solution to the problems that Spinoza was facing in his early writings. I grant that my reading can be considered teleological in the sense that it shows that Spinoza's later thought better addresses problems that received less convincing treatment in the early writings. Such a teleology can be reduced to nothing but the fact that a philosopher's later writings are often simply more mature and refined than his early essays. However, I deny that my reading entails any stronger form of teleology, as if Spinoza had aimed at the views defended in his later writings since the beginning. On the contrary, since I argue that Spinoza's moral philosophy is marked by a significant discontinuity between his early and later writings, my chronological reading is at odds with any attempt to read Spinoza's philosophical career as a fundamentally homogeneous teleological progress towards the deepening of certain views, which would have been in place since the beginning. The positions that Spinoza defends in his later writings are not the natural *telos* to which his philosophy would have been led naturally. Rather, he endorses those views as a result of his appreciation of the failures of his earlier (rather different) positions.

Second, there is another way in which my reading could be considered teleological in a sense that would not seem to fit Spinoza's philosophy. Throughout this book I investigate Spinoza's solution to the problem of how individuals can achieve the Supreme Good and what are the best means of helping the human mind in this enterprise. This way of framing the ethical projects in terms of *goals* and *means* is clearly teleological, and one might wonder how legitimate it would be to use such a terminology to frame Spinoza's moral philosophy, since he is often considered to be an archenemy of teleology and final causes. Elsewhere (Sangiacomo 2016b), I discussed in which way Spinoza's attack on final causes should be historically contextualized and qualified. For present purposes, I notice only that what makes the scholarly discussion on Spinoza's attack on final causes intriguing is not that he dismisses final causes outright, but rather that, while denying that nature operates according to final causes, he also licenses a number of teleological statements, especially in the context of his psychology and moral philosophy. This book does not deal with how consistent Spinoza's moral philosophy is with his metaphysical and ontological views concerning final causes, but rather seeks to clarify his own moral views in the first place. I derive from Spinoza's own texts his teleological understanding of the Supreme Good as a goal to be achieved with certain means, and I elaborate on the way in which this relationship receives further refinement (and at some point significantly different development) across his works. In this

[8] For instance, I shall not offer a systematic reconstruction of Spinoza's theory of affects (concerning which see, for example, Macherey 1995) or how it is connected with other themes of Spinoza's epistemology (see, for example, Malinowski-Charles 2004, Marshall 2014, Renz 2018).

Exploring the Variety of Random Documents with Different Content

Westseite der Insel *Kreta* (*Kandia*) mit großartiger Gebirgskette (bis 2498 m hoch) und durchschneidet dann, außer Sicht von Land, das *Levantische Meer*, um am 5. Reisetag vor (1305 Seem.) **Port Saïd** anzukommen, dessen hoher, schlanker Leuchtturm die einzige Landmarke ist. Port Saïd und Fahrt durch den Suezkanal s. S. 25.



B. Von Brindisi nach Bombay.

Expreßdampfer der Peninsular and Oriental Steam Nav. Co. jeden Sonntag abend, sobald die englisch-indische Post eingeschifft ist, von Brindisi nach (930 Seem.) *Port Saïd*, wo die Reisenden auf den über (2325 Seem.) *Aden* nach (3989 Seem.) *Bombay* bestimmten

Postdampfer umsteigen. Die Expreßdampfer fahren im Anschluß an den »Brindisi-Peninsular and Oriental Limited-Express«, der als Luxuszug jeden Fr. 9 Uhr abds. von London (Charing Cross) abfährt und über Calais, Dijon, Mont Cenis, Turin, Ancona So. gegen Abend ankommt. Der Zug nimmt nur Reisende für den Expreßdampfer der P. & O.-Linie auf. Fahrpreis: London-Bombay nur I. Klasse 57 £ 10 sh. 2 d; Brindisi-Bombay I. 48 £. Näheres in *Cooks* Reisebureau (London: Ludgate Circus; Berlin: Weltreisebureau Union; Brindisi: Strada Marina). Die Route ist für deutsche Reisende wenig geeignet.

In **Brindisi** (*Grand Hôtel International*; *Europa*), dem alten *Brundusium*, dem besten und bedeutendsten Naturhafen der Ostküste Italiens, legen die Schiffe am Kai an.—Das Schiff nimmt SO.-Kurs und folgt der unter A. beschriebenen Fahrt von Triest, um am 3. Tage in (943 Seem.) **Port Saïd** (S. 25) einzutreffen. Weiterfahrt s. S. 27.

C. Von Genua und Neapel nach Bombay.

Dampfer der Società Nazionale di Servizi Marittimi am 17. jeden Monats von *Genua* über *Neapel*, *Messina*, *Port Saïd*, *Massaua*, *Aden* nach (4440 Seemeilen) *Bombay* in 18 Tagen. Fahrpreis I. Kl. 33,7 £ (Innenkabine 26,14 £), II. Kl. 23,7 £, III. Kl. 11 £; Wein bei Tisch frei. Für Rückfahrkarten und Familien Ermäßigungen.

In **Genua** (*Miramare*, Z. von 6 L. an; *Eden Palace*, ebenso; *Bristol*, Z. von 7 L. an; *De la Ville*, Z. von 4 L. an; *Gr. Hôtel Savoia*, ebenso; *Continental*, Z. 4-10 L.; *Central*, Z. 2-4,50 L.) gelangt man mit Boot an Bord. Die Ausfahrt gewährt prächtigen Blick auf die amphitheatralisch aufgebaute Stadt.

Das Schiff läuft mit sö. Kurs durch das Ligurische Meer, l. die Insel Elba, passiert Civitavecchia, die Tibermündungen und das über 500 m hohe Vorgebirge *Monte Circello* (der Mythe nach Wohnsitz der Zauberin Kirke). Dann erscheint am Horizont der Vesuv und die Küste des Golfs von Neapel, in den das Schiff, unweit der (l.) Insel *Ischia* mit Monte Epomeo vorbeidampfend, einläuft, eins der berühmtesten Landschaftsbilder. Neben dem erdbebenreichen Ischia liegt die Insel Procida, dann folgen am Festland Bajä, Pozzuoli, mit der Vulkangruppe der Phlegräischen Felder dahinter, das Vorgebirge des Posilipp, die Stadt Neapel, beherrscht vom Castel Sant' Elmo, dann Portici, Resina, darüber der Vesuv, weiter Torre Annunziata und jenseits der Sarnoebene die Kalkberge der Halbinsel Sorrent mit den Küstenstädtchen Castellamare und Sorrent, südl. die Insel Capri. (Das Schiff wird von Führern und Händlern überschwemmt, vor denen man sich hüte.)

(340 Seem.) **Neapel** (*Grand Hôtel Hauser*, Z. von 6 L. an; *Continental*, Z. 3,50-7 L.; *Haßler*, Z. von 4 L. an; *Café-Restaurant Gambrinus*, Piazza S. Ferdinando), die reichste, belebteste und größte Stadt Italiens mit 596000 Einw. Man hat meist Zeit, eine Promenade an der *Riviera di Chiaja* (Villa Nazionale) und durch die *Strada di Roma* (Toledo) zu unternehmen und nach *San Martino* (10-4 Uhr 1 L., So. 9-2 Uhr frei) hinaufzusteigen (bzw. zu reiten), um die wundervolle *A u s s i c h t zu genießen. (Der Norddeutsche Lloyd veranstaltet Führungen durch die Stadt.) Man benutze Taxameterdroschken.

Bei der Weiterfahrt läßt das Schiff die Insel *Capri* l. und steuert dann südl. Nach etwa 16 St. erscheinen die

vulkanischen *Liparischen Inseln*, deren nördlichste, *Stromboli*, mit stets schwach tätigem, 920 m hohem Vulkan, man sieht. Dann taucht die Küste von Kalabrien (l.) und die von Sizilien (r.) auf, alsbald läuft das Schiff in die an ihrer schmalsten Stelle nur 3150 m breite **Straße von Messina* ein, ein prachtvolles Landschaftsbild! Die Meerenge ist erst in geologisch junger Vergangenheit durch einen Einbruch entstanden, der noch jetzt fortdauert, wie die häufigen und starken Erdbeben beweisen. L. das Städtchen *Scilla*, das antike Scyllaeum, am Abhang des hohen Felsens *Scilla*, an den die Phantasie der Alten den Mythus von dem allen Schiffen Verderben bringenden Seeungeheuer Scylla knüpfte, überragt vom Granitmassiv des *Aspromonte* (im *Montalto* 1964 m), bekannt durch den Angriff der Italiener auf den Nationalhelden Garibaldi am 27. Aug. 1862. Vor Scilla, Torre di Faro und an andern Stellen der Straße liegen Stromwirbel, von denen der durch die Gezeitenströmung erzeugte *Charybdis-Strudel* einer der gefährlichsten für kleinere Fahrzeuge ist; auch Dampfer meiden dessen Nähe. R. das flache *Capo di Faro* (oder *Peloro*) mit Leuchtturm, die NO.-Spitze Siziliens; im Hintergrund die Trümmer des vom Erdbeben 29. Dez. 1908 zerstörten **Messina**, Provinzhauptstadt Siziliens, in reizender Lage. Gegenüber zeigt sich weiter l. **Reggio**, die Hauptstadt von Kalabrien, wie in einem großen Garten gelegen, doch von Erdbeben besonders arg heimgesucht. L. folgt *Kap Pellaro*, r. die Küste Siziliens, vom 3313 m hohen Ätna beherrscht; dann steuert der Dampfer östl. in die offene See, man behält noch lange den Ätna in Sicht und erblickt nach 24 St. l. die Berge der Insel *Kreta*, überragt vom *Psiloriti* (2498 m), dem *Ida* des

Altertums. Dann nimmt das Schiff Kurs auf (1410 Seem.) *Port Saïd* (S. 25). Weiterfahrt s. S. 27.

D. Von Marseille nach Bombay.

Dampfer der Peninsular and Oriental Steam Nav. Co. jeden Fr. von Marseille über *Port Saïd* (Anschluß von Brindisi, S. 23) und *Aden* nach (4545 Seem.) *Bombay*. Umschiffung in Aden mit jedem 2. Dampfer, Fahrzeit etwa 16 Tage, Fahrpreis Marseille-Bombay I. 48 u. 42 £, II. 36 u. 30 £. Anschluß an den *Bombay-Marseille-Expreßzug*, der Do. von London (Victoria-Holborn) abfährt.

Dampfer der Messageries Maritimes alle 4 Wochen Mi. von *Marseille* über *Port Saïd*, *Suez*, *Aden* nach (4545 Seem.) *Bombay* (und weiter über Colombo nach Australien). Fahrzeit etwa 15 Tage.— Über auswechselbare Rückfahrkarten mit dem Österreichischen Lloyd s. S. 22. —Direktion der Messageries Maritimes in *Marseille*, Quai de la Juliette 2, Bureau des Passages, Rue Cannebière 16 (Telegrammadr. »Sicorne Marseille«).

In **Marseille** (*Grand Hôtel Noailles*; *De Russie et d'Angleterre*, Z. 5-12 Fr.; *De Genève*, Z. 3,50-5 Fr.) legen die Schiffe am Kai an. Bald nach Ausfahrt nimmt der Dampfer SO.-Kurs, den er behält, bis nach etwa 20 St. die Inseln *Korsika* (l.) und *Sardinien* (r.) auftauchen, getrennt durch die 12 km breite, flache, klippenreiche und daher nicht ungefährliche *Straße von Bonifacio*, die das Schiff nun passiert. L. auf 60 m hohem Kalkfelsen, an der Südspitze von Korsika, liegt die Stadt *Bonifacio*, mit alten Befestigungen und Leuchtturm.—Der Dampfer nimmt dann

Kurs zwischen Sardinien, dessen mäßig hohe Berge mit niedrigem Gestrüpp bewachsen sind, und kleinen Eilanden (l.): erst *Isola della Maddalena*, dann die kahle Felseninsel *Caprera* (Ziegeninsel), Wohnsitz (1854-82) Garibaldis, der auch dort begraben ist. Das weiße Haus Garibaldis ist im Hintergrund einer kleinen Bucht sichtbar. Das Schiff durchfurcht dann sö. das *Tyrrhenische Meer*; dabei erscheinen die vulkanischen *Liparischen Inseln* (S. 24). Dann taucht die Küste von Kalabrien (l.) und die von Sizilien (r.) auf, alsbald läuft das Schiff durch die **Straße von Messina* (S. 24) und folgt dem S. 24 beschriebenen Kurs; nach 5 Tagen erreicht man (1516 Seem.) **Port Saïd** (s. unten). Weiterfahrt durch den Suezkanal s. S. 27.

☞ Wer **Ägypten**: Alexandrien, Kairo und die Pyramiden besuchen will, findet Näheres in **Meyers »Ägypten«**.

Port Saïd und der Suezkanal.

Vgl. die Kartons auf den Karten bei S. 22 und S. 28.

Ankunft. Die Schiffe ankern nahe am Kai; Ausbooten 1 1/2 Piaster, nachts 2 1/2 Piaster, Gepäck 1 Piaster das Stück, großer Koffer 4 Piaster; Gepäckträger zum Zollamt 2, zum Hotel 3, zum Bahnhof 4 Piaster.
Gasthöfe: *Savoy* (Pl. a), Quai François-Joseph, deutsches gutes Haus in schöner Lage; 60 Z. 22, F. 8, Lunch 20, Dîn. 25, Pens. 62 (16 Fr.) Piaster.— *The Eastern Exchange* (Pl. b), Rue Sultan Hassan, 13-15 sh.— *Continental* (Pl. c), Mitte der Stadt, am Schnittpunkte der beiden Hauptstraßen, Faßbierausschank, 10 1/2-12 sh. tägl.—*De la Poste*, Rue Hassan, tägl. von 12 Fr. an.—*Port Saïd Casino*, in schöner Lage an der

Hafeneinfahrt, Konzertrestaurant (Mai bis September geöffnet). —**Cafés chantants:** *Eldorado*, Rue du Commerce.—*Café Khédivial*, Quai François-Joseph.

Straßenbahn durch die Stadt, Europäern nicht zu empfehlen!

Post: *Französische* (Pl. 2);—*Ägyptische* (Pl. 1), beide Rue Sultan Hassan. —Das P o s t w e s e n in Ägypten ist gut. Briefe läßt man am besten an ein Hotel adressieren.—**Telegraph:** *Englischer* (für das Ausland), Quai François-Joseph (Pl. 4).—*Ägyptischer*, Rue du Commerce (Pl. 3).

Konsulate: *Deutsches Reich*, Rue El Nil, Gerent Rickmers; *Österreich-Ungarn*, Vizekonsul Probizer.

Geld: *Ägyptisches Pfund* (= 20,80 M.) zu 100 *Piaster* (ca. 20 Pf.) zu je 10 *Millièmes* (ca. 2 Pf.). Ägyptisches Gold sieht man nicht häufig. Dafür gelten englische Pfund Sterling (*Gineh inglisi* = 97 $^{1}/_{2}$ Piaster), Zwanzigfrankstücke (*Bento* [venti] = 77 Piaster) und türkisches Pfund (*lira turk* = 87 $^{3}/_{4}$ Piaster). Deutsches Gold ist nur beim Bankier (mit Verlust) zu wechseln, wird aber in den Hotels genommen. Von Silber- und Scheidemünzen kursieren *nur* ägyptische Stücke: Silbertaler (20 Pi.), $^{1}/_{2}$ Silbertaler (10 Pi.), $^{1}/_{4}$ Silbertaler (5 Pi.), 2 Silberpiaster, 1 Silberpiaster, $^{1}/_{2}$ Piaster in Nickel, 8-Parastücke (ca. 4 Pf.), 4-Parastücke (2 Pf.) in Kupfer und Nickel.—**Banken:** *Deutsche Orient-Bank*; *National Bank of Egypt*; *Anglo-Egyptian Bank*; *Bank of Egypt*; *Comptoir National d'Escompte de Paris*.

Sprache: Arabisch, doch wird im Verkehr viel Englisch, Französisch und Italienisch gesprochen oder geradebrecht.

Eisenbahn von *Port Saïd* über (80 km) *Ismailia*, dann westl. nach (236 km) *Kairo*, tägl. zwei Schnellzüge mit Speisewagen in 4 St., südl. nach (160 km) *Suez* in 4 St.

Dampferagenturen: Norddeutscher Lloyd, W. H. Müller & Co.; *Hamburg-Amerika-Linie*, Deutsches Kohlendepot; *Deutsche Ostafrika-Linie* und zahlreiche Schiffahrtsgesellschaften andrer Nationen.

Port Saïd, Hauptstadt des ägyptischen Gouvernements Isthmus, im O. der Nehrung, die den Mensalehsee vom Mittelmeer trennt, unter 31° 16' nördl. Br. gelegen, wurde erst im Jahre 1860 beim Bau des Suezkanals gegründet und zählte 1909: 60000 Einw., darunter 23000 Europäer (viele Griechen und Franzosen). Durch die Lage an der Mündung des Suezkanals ist das Geschäftsleben auf den Durchgangsverkehr von Fremden zugeschnitten. Die Stadt, in deren höhern Klassen das französische Element überwiegt, ist regelmäßig angelegt, die neuern Straßen sind mit Bäumen bepflanzt; 2-4stöckige Gebäude haben im europäischen Stadtteil die Holzhäuser fast ganz verdrängt. Ihren Mittelpunkt bildet die *Place Lesseps* mit Anlagen (zuzeiten Militärmusik). Hauptgeschäftsstraßen sind: *Rue de Commerce* mit Läden, *Quai François-Joseph* mit den Konsulaten und Dampferagenturen, *Rue Osman* mit Banken und Gasthäusern. Sehenswert ist der Hafen, *Grand Bassin Ismaïl*, 8 m tief, dessen Teile, von S. nach N. gezählt, das *Bassin Chérif*, das *Bassin de l'Arsenal* und das *Bassin du Commerce* bilden; weitere Hafenanlagen sind im Bau. In den Kohlenlagerplätzen hat auch das *Deutsche Kohlendepot*, G. m. b. H., eine große Niederlage. Am Ostufer des Kanals die Werkstätten der Kanalgesellschaft. Etwas nördl. vor der Stadt, am Kanal-und Meeresufer, der 53 m hohe *Leuchtturm*, mit elektrischem Blitzfeuer, 20 Seemeilen weit sichtbar; außerdem weiße Leuchtfeuer zu beiden Seiten des Kanals und Leuchtbojen mit grünem und rotem Licht. Zwei riesige *Molen*, die östliche 1600 m, die westliche 2250 m lang, beide aus Blöcken, die aus hydraulischem Kalk und Wüstensand bestehen, schützen die Hafeneinfahrt. Der westliche Damm soll die vom Nil ins Meer geführten

Schlammmassen, die die Strömung des Mittelmeers nach O. treibt, vom Hafen fernhalten; auf ihm ein 16 m hohes *Standbild Ferdinand von Lesseps'* (von Frémiet), 1899 von der Kanalgesellschaft errichtet. Östl. vom Hafenkanal sind große Salinen angelegt.

Der **Suezkanal**, 1859-69 durch den französischen Ingenieur Lesseps erbaut, hat eine Länge von 160 km, die Breite ist am Wasserspiegel 100-130 m, an der Sohle 38,5 m, die Tiefe 9,50 m; durch Erweiterungsbauten soll die Sohlenbreite auf 45 m, die Tiefe auf fast 11 m gebracht werden. Die Baukosten beliefen sich auf etwa 19 Mill. Pfd. Sterl., von denen 12800000 durch Aktienzeichnungen aufgebracht wurden, während den Rest der Khedive deckte. Letzterm kaufte England 1875 die übernommenen Aktien (177602 Stück im Werte von 3,5 Mill. Pfd. Sterl.) ab. Die Einnahmen der Gesellschaft ergaben 1910: 133,7 Mill. Fr., die Ausgaben nur 43,8 Mill. Fr., also Überschuß 89,9 Mill. Fr., wovon 31,6 Proz. Dividende gezahlt wurden. Es benutzten den Kanal 1910: 4533 Schiffe von 16581898 Nettotonnen, darunter 2778 englische, 635 deutsche, 259 holländische, 240 französische, 191 österreichische, 103 russische, 87 italienische, 72 japanische, 34 dänische, 26 spanische, 26 türkische, 25 schwedische, 20 norwegische, 14 griechische, 11 siamesische, 8 amerikanische, 3 ägyptische, 1 belgisches. Die Abkürzung der Entfernungen zwischen Europa und den östlichen Ländern beträgt für die Dampferfahrt nach Bombay von Brindisi und Triest etwa 37, von Genua 32, von Marseille 31, von Liverpool, London, Amsterdam oder Hamburg 24 Tage. Der Kanalzoll beträgt 7,25 Fr. für die Netto-Reg.-Tonne, so daß z. B. ein Dampfer von nur 3000 Ton. 21750 Fr. Kanalzoll zahlt. Die Taxe für Passagiere

beträgt 10 Fr. Die Benutzung des Kanals, zu der alle Nationen berechtigt sind, ist Schiffen bis 8,53 m (in nächster Zeit sogar bis 9,45 m) Tiefgang mit elektrischem Leuchtapparat auch bei Nacht gestattet. Die Durchfahrtszeit beträgt 16-22 St. Die Fahrt ist landschaftlich teilweise recht interessant, besonders abends bei Mondschein.

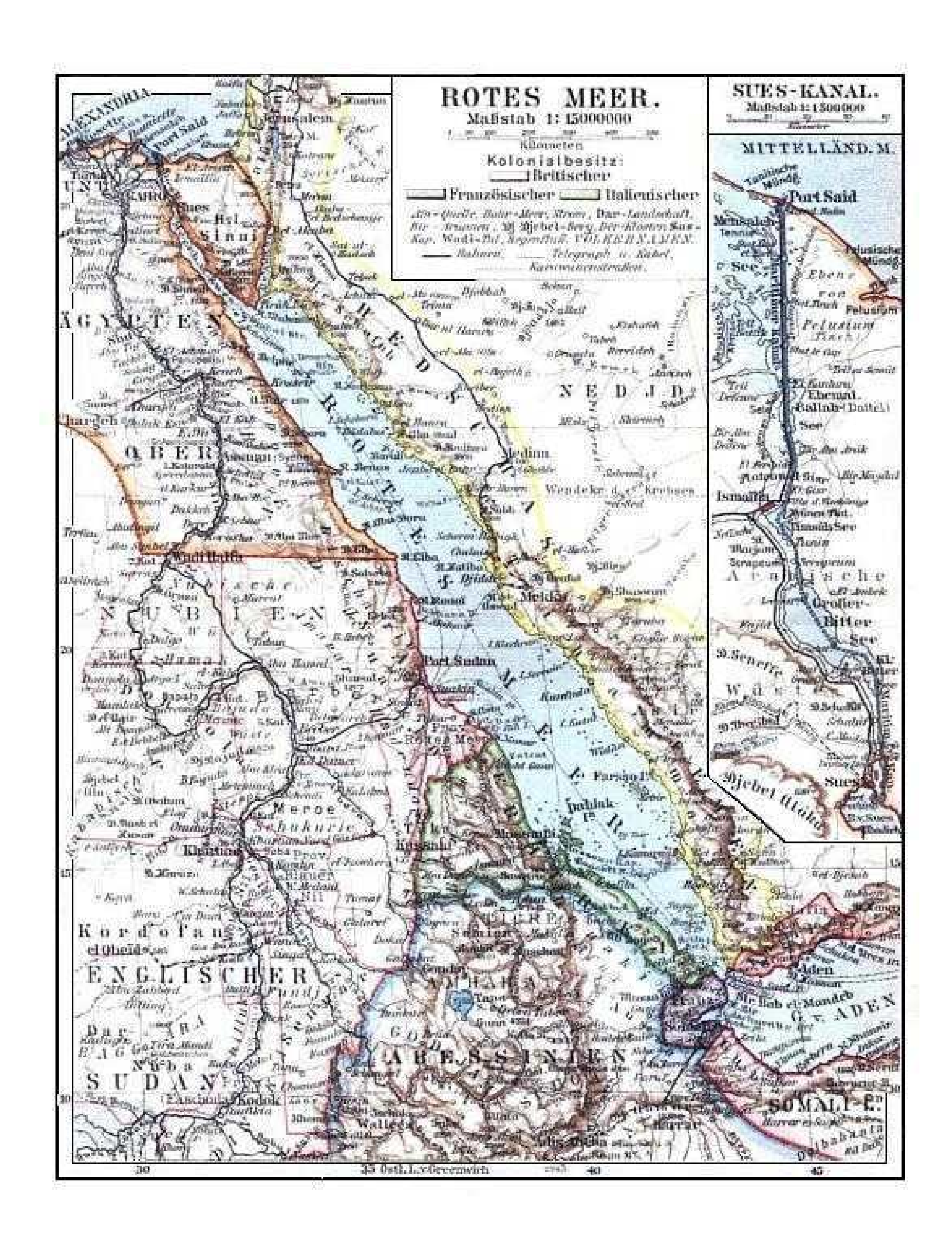
Der *Kanal* durchschneidet die an ihrer schmalsten Stelle nur 112 km breite und ganz flache (in der Linie des Suezkanals nur bis zu 16 m hohe) *Landenge von Suez*, ein verhältnismäßig junges Gebilde, das einst eine Bucht des Mittelmeeres war, aber dann zum Teil mit den Absätzen dieses Meeres, zum Teil mit Sedimenten des Nils ausgefüllt wurde, der in alter Zeit einen Arm weit ostwärts entsandte. Der Südteil der heutigen Landenge ist aus Absätzen des Roten Meeres gebildet. Ihre landfest gewordene Oberfläche wurde darauf von den benachbarten Festlandsteilen aus mit einer Sandschicht überweht und ist heute ebenso sandig und wüstenhaft wie diese. Reste der einstigen Meeresbucht sind der *Menzalehsee* bei Port Saïd und die übrigen Seen, die der Kanal durchschneidet (siehe unten). Als einzige Landverbindung zwischen zwei gewaltigen Erdteilen mußte die Landenge von Suez, seitdem Menschen sich betätigen, eine sehr wichtige Völkerstraße werden. Der Zugang aus Vorderasien zu dem reichen Niltal führte über sie hinweg, und umgekehrt drangen die Ägypter oft genug über sie nach den alten Kulturländern Syriens und Mesopotamiens vor. Wie oft spielt sie in den Erzählungen der Bibel eine Rolle! Wichtige Handelsstraßen führten seit der ältesten Zeit über sie hinweg, und noch heute wird sie von einem viel benutzten Karawanen- und Pilgerweg zwischen Ägypten einerseits, Palästina und Arabiens heiligen Stätten anderseits gekreuzt. Während die Landenge von Suez so eine wichtige Landbrücke für den friedlichen und kriegerischen Verkehr darstellt, mußte sie umgekehrt schon bald als ein lästiges Hemmnis für die Schiffahrt empfunden werden, und so entstand schon vor mehr als

3000 Jahren (um 1400 v. Chr.) die erste Wasserstraße zwischen dem Mittelländischen und dem Roten Meer, die, wie die Mehrzahl ihrer Nachfolger, vom Unterlaufe des Nil nach dem Nordende des Roten Meeres lief, also weit westlich vom heutigen Kanal.

Kanalfahrt Port Saïd-Suez. Der Kanal geht von Port Saïd südl. und tritt bei (14km) *Râs el-Esch* in den fischreichen **Menzaleh-See**, einen flachen, durch eine Nehrung vom Mittelmeer getrennten Strandsee; auf den Sandbänken hausen Millionen von Sumpf-und Wasservögeln (Pelikane, Flamingos). Der Kanal durchschneidet zwischen Dämmen den See in schnurgerader Linie; die östl. Teile sind bereits trocken gelegt, gleiches wird für die westl. beabsichtigt. Am Südende des Sees folgt die Ausweichestelle (44 km) Stat. **El-Kantara** (»die Brücke«), eine niedrige Bodenschwelle, über die seit alters die Heerstraße von Ägypten nach Syrien führte, noch jetzt von Karawanen benutzt. An Stelle der alten Brücke ist jetzt eine Fähre getreten. —Dann tritt der Kanal in den kleinen *Ballâh*-(Dattel)-*See*, durch den ebenfalls Sanddämme gelegt sind. Südl. vom Ballâh-See wird bei (63 km) *El-Ferdân* und *El-Gisr* (r.) eine 14 km lange Kalk-und Sandsteinbank, die höchste, nur 16 m hohe Erhebung der Landenge, durchschnitten. Man passiert eine Moschee und eine Schwimmbrücke sowie die Kapelle der *Vierge du Désert* auf einer Anhöhe. Beim Eintritt in den tiefblauen **Timsâh-** (Krokodil) **See** liegt r. am Kanalufer eine Villa (Chalet) des Vizekönigs; der See war früher eine Lagune mitten in der Wüste; sein erhöhtes Ostufer heißt das Hyänenplateau. Am NW.-Ende des Sees liegt (76 km) **Ismailia** (*Hôtel des Voyageurs*; gute Bahnwirtschaft; PT am Bahnhof), während des Kanalbaues entstandenes, stilles, hübsches Städtchen

(7000 Einw.), Zentralamt und Hauptstation der Dampfer der Kanalgesellschaft, durch Eisenbahnen mit Kairo ($2^1/_2$ St.), Suez (2 St.) und Port Saïd ($1^1/_2$ St.) verbunden. Hier mündet der vom Nil bei Kairo kommende *Süßwasserkanal*, der die Ortschaften am Suezkanal mit Trinkwasser versorgt.—Am SW.-Ufer des Timsâh-Sees der *Djebel Marjam*, nach arabischer Sage die Stätte, auf der Mirjam, die Schwester von Moses und Aaron, sieben Tage fern vom Lager der Israeliten zubrachte (4. Mos., Kap. 12). Bei (85 km) *Tusûn* (r.) ein weit sichtbares Schêchgrab. Der Kanal führt nun durch Sandsteinlagen und erreicht (bei 90 km) die Bahnstat. *Serapeum* (r.), kleinen, durch den Kanalbau entstandenen Flecken; westl. ein *Darius-Denkmal* auf einem Hügel zum Andenken an den ältesten Kanalbau. 2 km südl. durchbricht der Kanal harte Kreidefelsen und tritt dann in die blaugrünen **Bitterseen** ein, an deren Ein-und Ausgang je ein Leuchtturm steht; das Fahrwasser ist mit Leuchttonnen und Pfahlbaken bezeichnet. Vor dem Kanalbau lag die Mulde der Bitterseen trocken, am 18. März 1869 lief das Mittelmeerwasser in sie hinein, am 15. Aug. wurde der südliche Damm durchstochen und die Begegnung beider Meere hergestellt. Der Große (nördliche) Bittersee ist ca. 20 km lang; auf dieser Strecke dürfen Dampfer mit »Volldampf« laufen und sich auch überholen, da das Fahrwasser breit genug ist. Eine ausgebaggerte Fahrrinne führt vom Großen in den Kleinen Bittersee, an dessen NW.-Ufer die Ruinen eines andern Perserdenkmals liegen. Nw. sieht man die Hügel und die Bahnstat. von *Geneffe*. Im Kleinen Bittersee sind zwei Anlegestellen für Schiffe. Südl. von den Bitterseen ist harter Boden; bei (139 km) Stat. *Schalûf* (r.) führt der Kanal durch Sandstein; dann folgen

Sandhügel. Der Kanal wird hier breiter, seine Dämme sind höher als vorher. Beim sogen. (150 km) *Campement Madama* bestehen die Ufer aus festem Mergel und weichem Ton; westl. Ruinen zweier Denksteine mit Inschrift von Darius in Hieroglyphen-und Keilschrift. Eine Wüstenstraße (Pilgerstraße nach Mekka) kreuzt hier auf einer Schwimmbrücke den Kanal. Östl. in einiger Entfernung liegen die Trümmer der alten Stadt *Arsinoë*. Die Ausfahrt aus dem Suezkanal ins Rote Meer mündet an der Ostseite der großen Bai von Suez; die Stadt Suez, die Hafenanlagen von Port Ibrahim, die Ausweichestelle und die Kaianlagen von Port Taufik bleiben r., ebenso die Avenue Hélène (S. 29); l. ein starker Wellenbrecher zum Schutze der Kanalmündung. —(160 km) *Port Taufik* (*Tewfik*), Ausweiche-und Anlegestelle an der Südeinfahrt des Suezkanals, ist mit Hafenanlagen ähnlich wie Port Saïd ausgerüstet; Einrichtungen zum Bekohlen von Dampfern nahe dem Gebäude der Kanalgesellschaft. Die Dampfer halten hier gewöhnlich etwa 2 St.



(160 km) **Suez** (vgl. den Karton auf der Karte »Rotes Meer«).

Gasthöfe: *Bel Air*, in Stadt Suez, Rue Colmar, am Bahnhof; 22 Z. 4 Fr., Pens. 13 Fr., gut.—*Sinai*, auf Port Taufik, nahe dem Landeplatz der Dampfer; 16 Z., Pens. 13 Fr.

Bierstube: *Bayer. Bierhalle*, gutes Essen u. Schlafzimmer.—**Cafés:** *Paradies* und *Mahroussa* (in beiden Konzert).

Post (ägyptische), Hauptamt in Port Taufik, Avenue Hélène, Nebenamt in Suez-Stadt, nahe dem Zollamt.—**Telegraph:** Ägyptischer (für Ägypten) in Port Taufik, nahe dem Bahnhof (Suez-Dock), in Suez-Stadt im Gouvernementsgebäude; —*fürs Ausland:* der englische Telegraph in Port Taufik, neben Hotel Savoy, in Suez-Stadt gegenüber Hotel Bel Air.

Konsulate: *Deutsches Reich*, Konsul Geo. Meinecke (zugleich Vertreter des Deutschen Kohlendepots).—*Österreich-Ungarn*, Vizekonsul A. Pacho.

Banken: *Geo. Meinecke* (Deutsche Orientbank, Banque Imperiale, Ottomane etc.).—*Bank of Egypt Ltd.*

Eisenbahn über Ismailia nach (247 km) *Kairo* in $4^1/_2$-$5^1/_2$ St.

Dampfschiffagenturen: *Norddeutscher Lloyd:* W. H. Müller & Co.; *Hamburg-Amerika-Linie:* Geo. Meinecke (deutsches Kohlendepot) und viele andre.

Auf dem (unbedeutenden) **Basar** schöne Korallen, Muscheln etc. aus dem Roten Meer. Handeln!

Suez liegt an der Nordecke des Meerbusens von Suez, eines Busens des Roten Meers, im W. überragt vom Djebel Atakah. Die Stadt, mit etwa 18000 Einw., darunter 2774 Europäer, Sitz eines Gouverneurs, besteht aus dem arabischen Viertel östl. vom Bahnhof, mit einigen unbedeutenden Moscheen, und dem regelmäßig angelegten, sauberen europäischen Viertel westl. und nördl. vom vorigen, mit einigen großen Häusern und Warenlagern. Nw. vom europäischen Viertel die schmutzige arabische Matrosenvorstadt *Arbaïn*.—Im N. der Stadt liegt auf dem Hügel Kôm el-Kolzum ein verfallenes *vizekönigliches Landhaus* mit schönem Umblick. Von hier nö. die *Mündung des Süßwasserkanals* mit Schleusenwerk; der Kanal liegt hier 2 m ü. M. Etwas weiter nw. das *Wasserhebewerk* der

Suezkanalgesellschaft; auf dem Ostufer des Süßwasserkanals der frühere *Karawanenlagerplatz*.—Zu den im S. der Stadt weit ins Meer hinausgebauten *Hafenanlagen* führt ein 3,5 km langer, 15 m breiter *Damm*, auf dem auch die Bahn läuft (stündl. ein Zug zum Port Taufik [»Suês-Docks«]), die den Ankerplatz der Schiffe mit Stadt und Bahnhof verbindet. Der Damm bildet einen aussichtsreichen Spazierweg; östl. sieht man die Berge der Sinaihalbinsel, westl. den Djebel Atakah. Am Ende des Dammes l. das *Bassin der Kanalgesellschaft* und der *Port Taufik* am Südausgang des Suezkanals; sodann Gebäude, die, von den Kanallotsen und-beamten bewohnt, ihre Front dem Kanal zukehren und die *Avenue Hélène* bilden. Am Ende dieser Avenue das von Lesseps errichtete *Standbild des Leutnants Waghorn* (gest. 1850), eines angeblich in Deutschland geborenen englischen Offiziers, der sein Leben erfolglos der von Lesseps mit Glück durchgeführten Idee gewidmet hatte und im Elend starb. Das Fahrwasser ist von hier nach S. noch 4 km weit durch Pfähle und Bojen bezeichnet. Westl. von der Avenue Hélène liegt das große Hafenbassin *Port Ibrahîm*, mit Trockendock (124 m lang), durch eine mächtige Mauer in den Kriegs-und den Handelshafen geschieden. Eine Bootfahrt im Hafen bei ruhigem Wetter ist lohnend.

Der Ausflug nach der am Ostufer des Golfs von Suez gelegenen **Mosesquelle** (*Ain Musa*) erfordert $^1/_2$ Tag mit Dampfpinnasse, sonst einen Tag Zeit und ruhiges Wetter. Man macht ihn entweder zu Esel (20 Pi. sowie 20 Pi. für Überfahrt des Esels) oder fährt mit Dampfpinnasse (1-2 £) in 1 St. hin, oder Segelboot (15 Pi. finden Tag) in 3-6 St. ans Ostufer und geht $^3/_4$ St. durch die Wüste zu den Gärten an der Quelle (nach früherer Annahme das Schilfmeer, das die Juden bei ihrem Zug

durch das Rote Meer passierten). Wahrscheinlicher ist es, daß die Israeliten weiter nördlich durch die Bitterseen gewatet sind.— Die Mosesquelle ist eine kleine Oase, mit salzigbittern Quellen (natronhaltig), die nach der Tradition von Moses durch Hineinlegen eines Baumes aus einer bittern süß gemacht wurden (2. Mos. 15, 23-25). Die Oase ist von Arabern bewohnt, die Gemüsebau treiben. Tagesausflüge zu Kamel oder Esel ins Atâkahgebirge sind für Jäger und Naturfreunde lohnend.

Das **Rote Meer** (vgl. beifolgende Karte), ein 2250 km (entsprechend der Entfernung von Berlin bis Batum) langes, aber im Mittel nur 275 km (= Berlin-Sangerhausen) breites Meeresbecken, trennt als ein gewaltiger Graben zwei wüstenhafte Hochländer ganz ähnlichen Charakters, die Libysche Wüste und das Arabische Hochland. Im N. läuft es in die beiden schmalen Zipfel des *Golfs von Suez* und des *Golfs von Akaba* aus, im S. wird es durch die nur 26 km breite Einschnürung der Straße von *Bab el-Mandeb* vom Indischen Ozean geschieden. Dieser grabenartigen Umrißgestalt des Roten Meeres entspricht auch seine Entstehungsweise: es nimmt die Stelle eines in grauer Vorzeit (am Ende der sogen. Tertiärzeit) in die Tiefe gesunkenen Stücks der nordostafrikanischen Wüstentafel ein. Von der gleichen Entstehung ist auch der die SO.-Seite der Sinaihalbinsel begrenzende Golf von Akaba (s. oben), der sich als »Syrischer Graben« in dem landfest gebliebenen Wadi el Araba und dem Jordantale noch weit nordwärts fortsetzt (vgl. S. 32).

Die Küsten des Roten Meeres zeigen noch heute seine Natur als Grabenbruch: hinter einem schmalen, flachen Küstensaum (der Tihama), einer jungen

Meeresanschwemmung, erheben sich sowohl auf der ägyptischen wie auf der arabischen Seite die Steilabfälle der benachbarten Hochländer, die aus flachgelagerten Schichten von Kreidekalk und tertiärem Sandstein bestehen, durch zahlreiche Trockentäler (Wadis) zerrissen sind und durchaus ein gebirgsartiges Aussehen haben. Der Gebirgscharakter der Küstenabfälle wird noch erhöht durch wirkliche Gebirgszüge aus altkristallinen Gesteinen, die sie namentlich auf der ägyptischen Seite überragen, sowie durch jungvulkanische, gleichzeitig mit dem Einbruch des Roten Meeres aufgequollene Gebirgsstöcke, vor allem in Südwestarabien; zu den erstern gehört der *Sinai*, zu den letztern der *Djebel Schamschan*, die Berge um Aden.—Aber auch unterhalb der heutigen Strandlinie setzt sich der Steilabfall noch fort, so daß das Rote Meer trotz seiner geringen Breite namentlich in seiner nördlichen Hälfte bedeutende Tiefen, bis zu 3000 m, aufweist. Größere Buchten fehlen fast ganz, dafür ragen viele kleine Felsvorsprünge ins Meer hinaus, und teilweise umsäumen zahlreiche Klippen die Küsten, die bei der Wärme des Wassers auch reich an Korallenbauten sind.—Seinen Namen trägt das Rote Meer zu Unrecht; es ist meist tiefblau und nur stellenweise durch nahe der Oberfläche in großen Massen schwebende niedere Organismen (sogen. Plankton) grünlich, gelblich oder rötlich gefärbt. Das Tierleben in dem sehr warmen (bis 34,5°) Wasser ist überhaupt reich, das Meeresleuchten oft prächtig.

Das K l i m a des Roten Meeres ist verrufen wegen seiner hohen Temperaturen. Schon Suez an seinem Nordende hat eine Jahrestemperatur von 22°, gehört also bereits der heißen Zone an, aber die südl. Küstenorte sind noch viel heißer, die Insel Perim in der Bab el-

Mandeb-Straße hat mit 30° die höchste mittlere Jahrestemperatur von ganz Asien, und Massaua und Assab stehen ihr nicht nach. Als verhältnismäßig schmale Einsenkung zwischen den im Sommer gewaltig erhitzten großen Wüstenflächen Nordostafrikas und Arabiens verwandelt sich das Rote Meer, allseitig zwischen Steilabfälle eingebettet, im Sommer in einen wahren Glutkessel. Das Meerwasser selbst bringt der Luft keine Abkühlung, denn die Meeresoberfläche wird selbst sehr stark erwärmt, und durch die schmale und wenig über 300 m tiefe Bab el-Mandeb-Straße findet das kalte Tiefenwasser des Indischen Ozeans keinen Zutritt. So macht die Erhöhung der Luftfeuchtigkeit und die Verhinderung nächtlicher Abkühlung nur die Hitze unerträglicher, zumal auch keine stärkeren Luftströmungen herrschen. Die Dampfer sind daher gezwungen, für die Rote Meer-Fahrt arabische, somalische oder chinesische Heizer anzunehmen, und die Reisenden werden häufig von einem lästigen Hautausschlag, dem »Roten Hund«, befallen. Die beste Zeit zur Fahrt durchs Rote Meer ist deshalb der Winter. Regenfälle treten über dem Roten Meer im Sommer fast nie, im Winter selten ein; Stürme bedrohen die Schiffahrt nur selten, doch hat diese in der klippenreichen Küstenzone unter starken Strömungen zu leiden, und die Luft ist oft mit Staub erfüllt, der über den benachbarten Wüstenflächen aufgewirbelt ist.

Bei der großen Regenarmut sind die Küsten des Roten Meeres wüstenhaft und schwach besiedelt, Küstenstädte bei der Hafenarmut spärlich vorhanden und von geringer Bedeutung, da auch ihre Hinterländer arm an Menschen und an Erzeugnissen sind. Der gewaltige Verkehr dieser wichtigen Weltverkehrsstraße flutet an den Küsten des Roten Meeres nur vorbei. Dagegen bestand im Altertum ein reger Handel zwischen Südarabien und Ägypten und Palästina (Salomo bezog von der Königin von Saba

Weihrauch, Myrrhen etc.). Im Mittelalter hatte Südarabien als Kaffeeproduktionsgebiet eine gewisse Bedeutung, jetzt deckt es aber kaum noch ein Hundertstel des Weltverbrauchs, und der einst wichtige Kaffeeversandhafen Mocha ist ganz vereinsamt. Auch die Küstenplätze der europäischen Kolonien, die an der dem abessinischen Hochlande benachbarten Küste entstandenen sind, vermögen wegen des Fehlens regerer Handelsbeziehungen zum Binnenland und wegen eines mörderischen Klimas vorläufig zu keiner Blüte zu gelangen. Nur das schon außerhalb des eigentlichen Roten Meeres nahe der SW.-Spitze Arabiens gelegene Aden ist als wichtiger strategischer Stützpunkt der Engländer und durch seinen guten Hafen zu größerer Bedeutung gekommen.

Fahrt durch das Rote Meer (Suez-Aden 1318 Seem.). Auf der Reede von Suez, außerhalb der Kanalmündung (s. S. 29) sind gute Ankerplätze für große Dampfer, doch müssen mehrere gefährliche Riffe, die aber mit Leuchtbaken bezeichnet sind, gemieden werden; das große mittlere Korallenriff *Kalaa el-Kebira* hat drei rote Gerüstbaken. Die Küsten an beiden Seiten der Suezbai sind kahl und öde; an der Westseite erhebt sich der auffällige *Djebel Atakah* zu 831 m Höhe. Die Mosesquelle (S. 30) an der Ostseite der Bai erkennt man an den Palmen, die sie umgeben, sowie an der Quarantäneanstalt für Reisende. Bei der Fahrt durch den Golf von Suez halten sich die Schiffe näher der Westküste, die Leuchttürme auf *Râs Safarana*, *Râs Gharib*, auf den *Aschrafi-Riffen* und auf der *Schadwan-Insel* hat. Das Land ist an beiden Seiten sichtbar, an der afrikanischen die gleichförmigern Steilabfälle der Wüstentafel, die stellenweise rötliche Färbung haben und im *Djebel ed-Dêr* 1450 m Höhe

erreichen; an der Ostseite, auf der Sinaihalbinsel, erheben sich die »mächtig trotzigen, scharfzackigen Wände« des *Sinai*, ein schönes Alpenland zerklüfteter Felsmassen, das sich hinter wallartigen Vorbergen aufbaut und keine Spur von Pflanzenwuchs zeigt. Der Hauptgipfel, *Djebel Musa* (2270 m), und der etwas westlichere Gipfel *Djebel Katherina* (2602 m) treten für das Auge zurück gegenüber der kühnen und großartigen Gestalt des *Djebel Serbâl* (2050 m), der neuerdings als der Berg der mosaischen Gesetzgebung angesehen wird.

Den **Sinai** besucht man vom Hafenplatz **Tor** aus (Quarantäneplatz für heimkehrende Mekkapilger, deren 1907 dort 45000 die Quarantäne durchmachten), von wo man in $2^1/_2$ Tagen auf Kamelen das *Kloster auf dem Sinai* erreicht; der Reitweg ist aber sehr schlecht und durch Räuber gefährdet. Nach Tor laufen Postdampfer der Khedivial Mail Line der Linie Suez-Djidda wöchentlich; auch führt ein Reitweg längs der Küste nach Suez.

Vom Golf von Suez gelangt man durch die ziemlich enge, mit vielen gefährlichen Riffen an beiden Seiten besetzte *Djobal-Straße* in das Rote Meer; auf den Aschrafi-Riffen (r.) ein Leuchtturm. Östl. von der Djobal-Straße zweigt längs der Ostküste der Sinaihalbinsel der wenig befahrene *Golf von Akaba* (S. 30) ab, in dessen Fortsetzung das Jordantal mit dem Toten Meer und dem See Genezareth liegt.— Am Roten Meer liegen auf ägyptischer Seite ein neuer Phosphathafen in der *Safadjabucht* sowie der nur monatlich einmal von einem Regierungsdampfer besuchte Handelsplatz **Kossêr** mit 2200 Einw. an der Mündung des Trockentals *Wadi Ambagni*; die Stadt ist sauber und hat eine gute Reede. Eine Karawanenstraße führt nach *Kench* am Nil nahe bei Karnak. Weiter südl., am Fuße der *Berenice-Berge* (1350 m), liegt

unter dem *Râs Benas* der gute Ankerplatz *Port Berenice* dicht bei den Ruinen der altägyptischen Handelsstadt *Berenike*, von Ptolemäus II. Philadelphus gegründet und nach seiner Mutter benannt; eine alte Stationsstraße führte von dort nach Kench. In der Nähe Smaragdminen. Die Umgegend ist reich an Antilopen.—Einer der besten Häfen an der Küste von Nubien ist

Port Sudan (früher *Mirsa Schêch Barud* genannt) auf 19° 35' nördl. Br., der durch Eisenbahn und Telegraph mit Suakin und Berber am Nil verbunden ist und im Jahre 1906 eröffnet wurde. Die Einsteuerung in den gut geschützten Hafen ist sehr bequem. Die Hafenanlagen sind modern und mit elektrischen Kohlentransportern, Ladebrücken, Kranen, Werkstätten, Lagerhäusern etc. reich ausgestattet. Port Sudan hat sich schnell zum Haupthandelshafen für den Sudan und Nubien entwickelt; Ausfuhr umfaßt besonders Baumwolle, Gummi, Vieh und Häute. Die junge Stadt hat bereits an 5000 Einw., darunter 1000 Europäer, besitzt Elektrizitätswerk, Wasserwerk, Post und Telegraph. Zollamt und Bahnhof in der Oststadt, europäische Geschäftshäuser, Gouvernementsgebäude, Schule, Krankenhaus in der Weststadt; Garnison und Polizei. Port Sudan soll gesund sein, trotz großer Hitze im Juni-September. Die Stadt liegt auf baumloser Ebene, im Hintergrund mit malerischer Gebirgsgegend.

Eisenbahn: Mehrere Züge tägl. in 24 St. nach (792 km) *Chartum*, über (39 km) *Sallom Junction*, von da Anschluß nach (20 km) Suakin.

Dampferlinien: Wöchentlich ein Dampfer der Khedivial Mail nach *Suez*; außerdem laufen Dampfer der Hamburg-Amerika Linie (Vertreter

Geo. Meinecke), des Norddeutschen Lloyd, der British India Steam Nav. Co. und der Società Nazionale di Servizi Marittimi Port Sudan an.

Suakin (*Sauakin*), bisher wichtigster englisch-ägyptischer Hafen, hat sehr viele Riffe und Inseln vorgelagert, die die drei Einfahrten sehr schwierig machen, so daß 1903 während des Bahnbaues hier 10 Dampfer strandeten. Die Stadt hat etwa 7000 Einw., liegt auf einer Insel mitten in vorzüglicher Hafenbucht, die während des englischen Sudanfeldzugs (1884-91) gegen den Mahdi und seinen Nachfolger als Hauptstützpunkt der kriegerischen Unternehmungen diente, aber auch von den Mahdisten mehrmals belagert und hart bedrängt wurde. Auf dem Festlande liegt die Arabervorstadt *El-Kef*, nach der von Suakin ein Damm führt; die Vorstadt besteht meist aus Lehmhütten, hat mehrere Moscheen aus Lehmziegeln und einen guten Basar. Die Landseite ist durch einen halbkreisförmigen Befestigungsgürtel geschützt. Die Stadt Suakin hat Post und Telegraph, zwei Krankenhäuser, katholische Missionskapelle, mehrere Moscheen. Gouverneur ist der rangälteste englisch-ägyptische Offizier der Garnison. Suakin ist in (20 km) *Sallom Junction* mit der Bahnlinie Port Sudan-Berber-Chartum verbunden (vgl. *Meyers* »Ägypten«). Dampfer der Khedivial Mail laufen wöchentlich an und gehen nach Suez, Massaua, Dschidda, Hodêda und Aden alle 14 Tage. Suakin ist wichtig als Einschiffungsplatz der sudanesischen Pilger, die von hier nach Dschidda überfahren. Die Hitze ist im Juni, Juli und August am größten, bei Sandstürmen über 40° C; Sonnenstich und Unterleibstyphus sind dann für Europäer besonders gefährlich.

An der wüstenhaften arabischen Küste des Roten Meeres liegen folgende Seeplätze und heilige Städte:

Janbo el-Bahr, auf 24° 5' nördl. Br., ist Anlegeplatz für Pilgerschiffe mit geschützter kleiner Hafenbucht. Die Stadt ist verfallen und ärmlich; das Landtor führt auf den Karawanenweg nach Medina. Die Bewohner sind Araber, Besatzung und Kaimakam (»Landrat«) sind Türken. Der Handelsverkehr nimmt etwas zu; ägyptische, britische und türkische Dampfer laufen den Hafen an.

Etwa 200 km östl. von Janbo liegt **Medina**, die Stadt des Propheten mit dem Heiligtum *El-Haram*, einer Moschee auf der Stelle, wo Mohammed starb. Der Zutritt zur Stadt ist Ungläubigen streng verboten, doch haben einige Europäer die Stadt verkleidet besucht und beschrieben (Burton 1852).

Dschidda, auf 21° 28' nördl. Br., mit etwa 20000 Einw., ist der bedeutendste Seehandelsplatz dieser Küste und Hauptlandungsplatz der zahlreichen Dampfer und Segler mit Mekkapilgern (jährlich etwa 40000). Der Ort hat seine Bedeutung wahrscheinlich durch den Umstand erlangt, daß der Wintermonsun die Segelschiffe von Südosten her gerade noch bis hierher zu treiben vermag; anderseits waren die Schiffer häufig gezwungen, hier länger liegen zu bleiben, um günstigen Wind abzuwarten, und benutzten diese unfreiwillige Muße zu einem Besuche der heiligen Stätte im Hinterlande, der Ka'aba (s. unten), die dadurch bis in weit entfernte Gegenden bekannt wurde. Von See macht die Stadt mit hohen weißen Häusern und vielen Minarets sowie den Türmen und Basteien der Stadtmauer einen großartigen Eindruck. Im Hintergrund erhebt sich hohes Gebirgsland.

Dem Ankerplatze vor der Stadt sind gefährliche Riffketten vorgelagert, durch die schwierige Fahrwasser hindurchführen. Vom Seetor am Strande gelangt man durch enge, schmutzige Straßen geradeaus auf den Basar; am Ostende der Stadt liegt das Mekkator. Die Tore bleiben von Sonnenuntergang bis Sonnenaufgang geschlossen. Die fanatische Bevölkerung ist christenfeindlich; die Einwohner und die Beduinen aus der Umgegend gehen stets bewaffnet; außer einigen Konsuln (England, Frankreich, Rußland, Holland und Österreich) gibt es fast keine Europäer in der Stadt; außerhalb der Stadt lasse man sich nicht sehen und sei auch in der Stadt sehr vorsichtig!—Dampferlinien für den Pilgerverkehr sind die Ocean Steamship Co., die Khedivial Mail, drei britisch-indische und drei niederländische Linien. Telegraph nach Suakin, Medina, Mekka.

Mekka, die Geburtsstadt Mohammeds und Hauptstadt des Hedschas, liegt etwa 95 km östl. von Dschidda und 400 km südl. von Medina und hat etwa 60000 Einw. Um die *Ka'aba* (den heiligen schwarzen Stein) zu besuchen, der in der Mitte des Mekkatals in der SO.-Ecke des *Beit Allah* (Haus Gottes) eingemauert ist, strömen dort jährlich bis zu 100000 mohammedan. Pilger zusammen. Mekka ist Hauptpflegestätte der mohammedanischen Theologie.

Die Dampfer im Hauptfahrwasser des Roten Meeres steuern, nachdem sie bei der Insel Schadwan die Djobal-Straße verlassen haben (S. 32), SSO.-Kurs und sichten zunächst nach etwa 6 St. den Leuchtturm (mit neuem Blitzfeuer) der beiden Koralleninseln *Die Brüder*, behalten dann SSO.-Kurs 100 Seem. weiter, bis der Leuchtturm des *Dädalus-Riffs* in Sicht kommt. Von da 656 Seem. bis zur Insel *Djebel Tair*; dabei sieht man r. die 213 m hohe *St. John-Insel*, die *Elba-*

Berge und andre Gipfel der ägyptischen Küste. Nur einzelne Dampfer nehmen etwa vom 18.° nördl. Br. südl. Kurs, um innerhalb der nördl. *Dahlak-Inseln* längs der Küste der italienischen Kolonie *Eritrea* nach deren Haupthafen

Massaua zu steuern, der, von mehreren Inseln und einer Halbinsel eingeschlossen, einen vorzüglichen Ankerplatz bildet. Die Stadt mit etwa 35000 Einw. liegt auf der gleichnamigen Insel; am Hafen liegen Kaufhäuser, Kaffeehäuser und Kolonialgebäude, Marinewerft, Vorratslager, Marinelazarett. Bank: *Società Coloniale Italiana* (Korresp. der Deutschen Bank). Aufblühender Handel, Ausfuhr von abessinischem Kaffee, Elfenbein, Gold, Gummi, Fellen, Perlen u. a. Funkentelegraphenstation, Post und Telegraph. Die Dampfer der Società Nazionale di Servizi Marittimi laufen wöchentlich an. Das Klima ist eins der heißesten auf der Erde, vom Juni bis September sinkt das Thermometer im Durchschnitt nicht unter 30° herab; im April und Mai herrscht Malaria. Der vorzügliche Hafen diente schon 1867/68 Lord Napier (of Magdala) als Landungsplatz und Hauptstützpunkt beim Feldzug gegen Abessinien, wurde später von den Engländern wieder aufgegeben und 1885 von den Italienern besetzt. Eine Eisenbahn führt von Massaua westl. über *Dogali* nach *Sahati*. Der militärische Statthalter der Kolonie Eritrea wohnt in *Asmara*, etwa 45 km sw. von Massaua.

Von Massaua laufen die Dampfer mit sö. Kurs längs der Eritrea-Küste nach **Assab**, dem südlichsten Hafen und Handelsplatz der italienischen Kolonie, von dem ein Karawanenweg nach *Magdala* in Abessinien führt. Assab liegt auf 13° nördl. Br. in einer durch Inseln und Riffe

geschützten Bucht und hat 5000 Einw.; die Einfahrt ist schwierig, besonders durch das Ostfahrwasser. Die italienischen Dampfer laufen Assab an.

Schiffe, welche die Hafenplätze der Küste von *Jemen* besuchen, müssen schon auf dem 20.° nördl. Br. aus dem Hauptfahrwasser des Roten Meeres ostwärts auf die Stadt *el-Lid* zusteuern und dann das I n n e r e F a h r w a s s e r innerhalb der Korallenriffe vor der arabischen Küste benutzen. **El-Lid** liegt auf 20° 7' nördl. Br.; Dampfer des Österreichischen Lloyd besuchen etwa vierteljährlich diesen und die folgenden Hafenplätze, von denen der nächste im S., **Kunfuda**, eine befestigte türkische Stadt mit etwa 10000 Einw., auf 19° 8' nördl. Br. liegt. Beträchtlichern Handel mit Kaffee und Getreide hat die kleinere Stadt **Lohêja**, mit 2000 Einw., auf 15° 42' nördl. Br.; der Ankerplatz liegt etwa 4 Seem. von der Stadt.—Als Quarantäneplatz für indische Pilgerschiffe ist der **Kamaran-Hafen** an der Ostseite der großen Insel *Kamaran* wichtig. Gegenüber liegt auf dem Festland die Stadt *Saliff*, aus deren Steinsalzwerken viel Salz verschifft wird. Durch den *Kamaran-Paß* führt die Küstenfahrt dann nach dem wichtigen Handelsplatz **Hodêda** (*Hodeida*) auf 14° 47' nördl. Br.; die aufblühende Stadt hat etwa 45000 Einw. und regen Schiffsverkehr; Ausfuhr: Kaffee, Felle, Korn. Kleiner Schutzhafen für Sambuks und Boote ist neu gebaut. Etwa wöchentlich Dampfer der Khedivial Mail nach Suez und Aden und italienische nach Massaua. Der Telegraph ist selten gebrauchsfähig, man sendet schneller Telegramme mit Dampfer nach Aden. Cholera tritt in Hodêda häufig auf.

Der H a u p t d a m p f e r w e g führt l. an der 245 m hohen, vulkanischen Insel *Djebel Tair* vorbei, dann südl. und l. von den *Sebajir-Inseln*. *Djebel Sugur* und die *Hanisch-Inseln* werden auf der Ausreise meist r. gelassen, wobei aber die gefährliche *Avocet-Klippe* auf 14° 22' nördl. Br. gemieden werden muß; sie hat nur 4,6 m Wassertiefe und ist rings von

tiefem Wasser umgeben, auch nicht zu erkennen, so daß schon mehrere Dampfer auf ihr Schaden erlitten haben. Die meisten Dampfer steuern durch die *Abu Ail-Durchfahrt* östl. von Djebel Sugur und halten dann auf Mocha zu, wobei die *Hanisch-Inseln* r. bleiben.—**Mocha** (*Mokka*) ist von Bord aus an den Minarets und Moscheen zu erkennen; im Hintergrund der Stadt erheben sich hohe Berge, an deren Abhängen der berühmte Kaffee wächst; während nämlich der Küstenstrich selbst wüst und öde ist, empfangen die terrassenförmig abfallenden Gehänge des Hochlandes von Jemen oberhalb von 800 m Meereshöhe ziemlich ergiebige Niederschläge und sind daher reich bewässert und bebaut. Die Gipfel sind meist in Dunstschleier gehüllt. Früher war Mocha wichtigste Handelsstadt von Jemen, ist aber jetzt von Hodêda weit überholt; die Stadt sieht wie ein Trümmerhaufen aus. Die Reede hat viele Riffe.— Dampfer nach Aden steuern in Sicht von Mocha südl. längs der arabischen Küste durch die *Kleine Straße Bab el-Mandeb* (S. 30) und dann östl. meist in Sicht der im *Djebel Churruz* bis 829 m hohen Küste nach *Aden* (S. 38).

Perim, englische Insel in der Straße Bab el-Mandeb, ist kahl, felsig und vulkanischen Ursprungs; auf dem 65 m hohen Gipfel der Insel am SO.-Ende liegt eine Lloydsignalstelle, die passierende Schiffe telegraphisch nach London meldet; Telegraphenkabel führen von der Insel nach Aden, Suez, Obock, Assab, Massaua und Suakin. Der bequeme natürliche Hafen an der SW.-Seite der Insel ist an die *Perim Coal Comp.* verpachtet, die ein großes Lager an Kohlen zur Ausrüstung von Dampfern unterhält. Indische Mekkapilger-Schiffe müssen die Insel zur ärztlichen Untersuchung anlaufen. Perim ist strategisch als englischer

Flottenstützpunkt wichtig, aber unbefestigt. Zur Brutzeit Schildkrötenfang am Hafen.

Dampfer nach Djibouti laufen westl. von Perim durch die *Große Straße Bab el-Mandeb* zwischen *Râs Sijan*, einem 135 m hohen rötlichen Küstenvorsprung, und den *Sechs Brüdern* (*Djesiret es-Sawahib*), sechs auffälligen Felseninseln, hindurch, steuern dann um *Râs el-Bir* herum in den *Golf von Tadjura*, an dessen NO.-Ecke der von Riffen eingeschlossene Hafen von *Obock* liegt, früher Haupthafen der französischen Somali-Küste, jetzt, weil ungesund, verlassen. Im Innern des Golfs von Tadjura liegen die unwichtigen Handelsplätze *Tadjura*, *Ambabo*, *Sagallo* und das schwer zugängliche Becken *Ghubbet Charab*. Am SO.-Ausgang des Golfs liegt die Hauptstadt der französischen Kolonie *Somali*.

Djibouti, Stadt mit ca. 16000 Einw., davon 1800 Europäer, Sitz eines Gouverneurs; zwei deutsche Firmen; Stadt mit steinernen Häusern, gut gebaut. Polizeitruppe von 500 Gallaleuten.

Gasthöfe: *Continental* (gelobt);— *Des Arcades*;—*De France*, Pens. 10-12 Fr.—**Cafés** am *Place du Port* und am *Place de Menelik*.—**Dampfer**: *Messageries Maritimes*, 14tägig nach Marseille, Ostasien, Australien, Madagaskar und Mauritius; Küstendampfer der *Cie. de l'Afrique Orientale* nach Aden, außerdem Dampfer des *Österreichischen Lloyd*, der *Hamburg-Amerika Linie* und der *Cie. Harraise* etwa monatlich einmal.—**Post u. Tel.** französisch; **Telephon** nach Harrar und andern abessinischen Orten bis Addis-Abeba. —**Eisenbahn** bis Diré-Daua (vgl. S. 37), Fortsetzung bis Addis-Abeba im Bau.—**Geld** französisch: die Eingebornen nehmen auch indische Rupien und Silber-Annas in Zahlung.

Konsulate: *Abessinischer Konsul* Ato Joseph, bei dem man vorspreche

vor einem Ausflug nach Abessinien zur Ausstellung eines Waffenscheins (gratis). —**Bank**: Filiale der *Banque de l'Indochine*.

Geschichtliches: Erste französische Niederlassung 1862 in Obock, gekauft vom Sultan Ibrahim Abu Bekr; Kohlenlager wurden erst 1883 dort eingerichtet; 1896 wurde Djibouti Hauptstadt der Kolonie »*Côte Française des Somalis*«.

An der Landungsbrücke für Leichter mit Schmalspurbahn liegen die Kohlenlager und Gebäude der Messageries Maritimes. An der kleinern südlichen Landungsbrücke, die dem Bootsverkehr zum Dampfer dient, das Regierungsgebäude. Krankenhaus für Europäer. Trotz der Hitze sind die Gesundheitsverhältnisse für Europäer gut, nur Sonnenstich kommt häufig vor. Größte Hitze im Juli, August und September. Man trage stets Tropenhelm!—Trinkwasser aus Wasserleitung ist nicht einwandfrei, Darmkatarrhe treten häufig auf. Lebhafter Handel mit Elfenbein, Kaffee, Gold und Häuten; Waffenausfuhr nach der arabischen Küste. Handelshäuser am *Place du Port* und *Place de Menelik*.

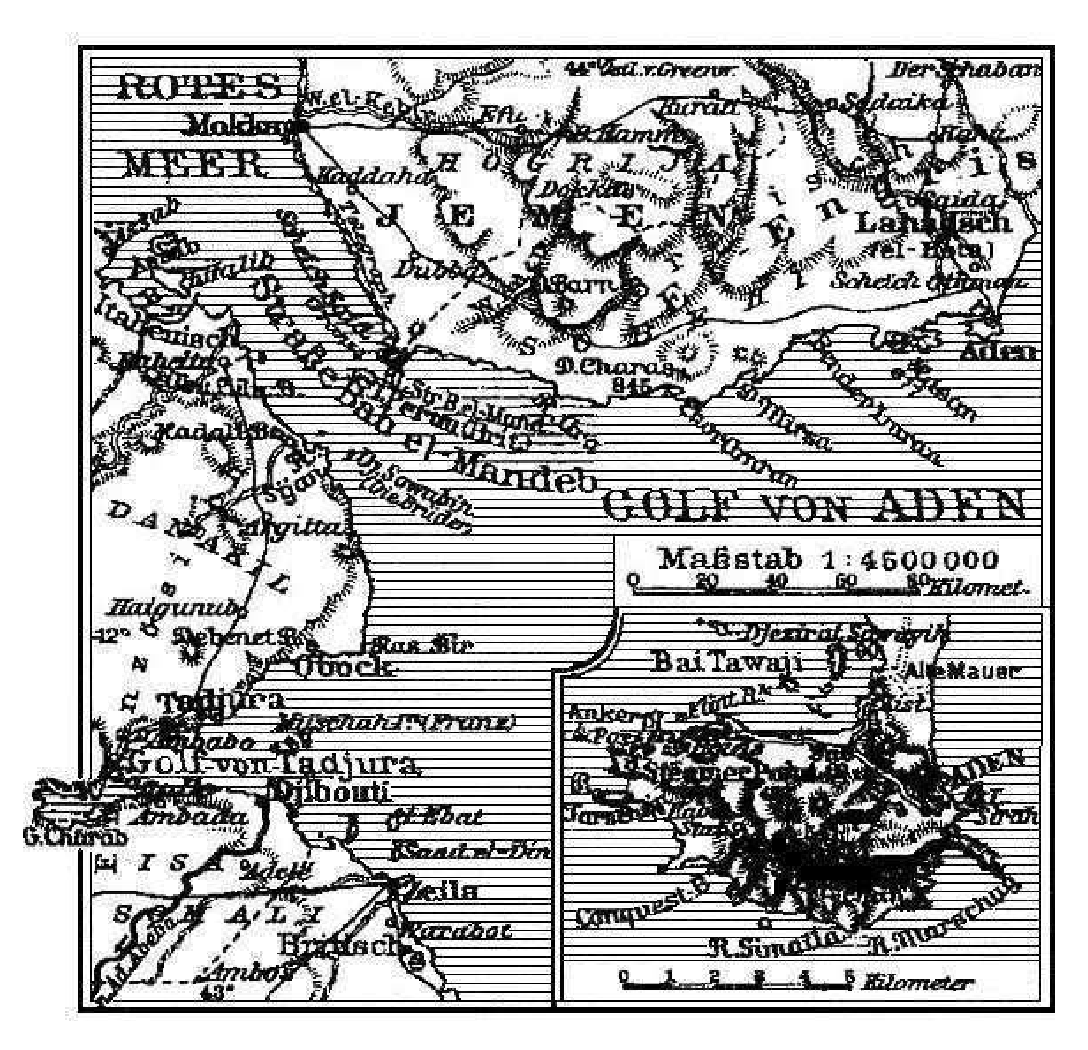
Eisenbahn Djibouti-Diré-Daua, 310 km in 16 St., zweimal wöchentl. Personenverkehr für I. 180, II. 62, III. (nur Eingeborne) 15,50 Fr., Rückfahrkarten mit 8 Tagen Gültigkeit I. 220, II. 75 Fr. Spurweite der Bahn 1 m. Die Bahn durchläuft die wasserarme, hügelige Küstenebene und fährt dann in Trockentälern in das innere Gebirgsland hinein. Nachdem bei (89 km) *Ali Sabiet* in 734 m Höhe der französische Grenzposten passiert ist, kommt man durch besonders schöne Gebirgslandschaften hindurch. In 831 m Höhe bei (106 km) *Daouanlé* ein Bahnhofsgasthaus. Das Gebirgsland endet bei (132 km) *Adelé*, die Bahn tritt auf eine unabsehbare, mit einzelnen Büschen und Bäumen besetzte Hochebene, erreicht (190 km) *Col du Harr* (887 m) und, zuletzt wieder durch Bergland, den vorläufigen Endpunkt in (310 km)

Diré-Daua (1100 m), 1905 gegründeter Stadt mit 15000 Einw., darunter 500 Europäer. G a s t h ö f e: *Continental*; *De France*; *Vigier*; *Hermelides*; *Michaelides*. G e l d: Mariatheresientaler und Meneliktaler (Bör) = 12-16 Mahalek (abessinische Silbermünze, etwa 12-13 Piaster [Girsch]). Französisches Geld wird in Zahlung genommen.
A u s f l u g von Diré-Daua nach *Harar*, 60 km in 1-2 Tagen auf Kamelen, Pferden, Mauleseln oder Eseln; Preis für ein Tier 3-5 Taler. Die gebahnte Straße führt am See Hiramaya (abessinisches Wirtshaus zum Übernachten) vorbei, überschreitet einen Bergpaß von 2030 m Höhe und senkt sich dann nach der Stadt **Harar** (*Hôt. Universel*, Pens. 15 Fr.), die 1856 m ü. M. auf einem Berge liegt und 50000 Einw. hat, davon 8-10000 Abessinier, an 7000 Galla und Somali, Rest Fremde (Araber, Türken, Armenier, Hindus und Griechen). Harar ist alte Handelsstadt, 1886 von Menelik erobert, Hauptstadt der gleichnamigen Provinz, Sitz eines Gouverneurs. Die fünf Tore der Stadt werden bei beginnender Dunkelheit geschlossen und unter keiner Bedingung vor dem nächsten Morgen geöffnet; vor der Stadt ist *keine* Unterkunft, das Kampieren im Freien ist wegen des Geheuls der Hyänen und Schakale unangenehm. Die Stadt, mit Mauern umgeben, inmitten von Bananenpflanzungen und Kaffeegärten reizvoll gelegen, hat typisch orientalisches Gepräge. Sehr gesundes Klima, gute Wasserleitung.
B a n k: *Bank of Abyssinia*, eine Filiale der gleichnamigen Bank in Addis-Abeba. M ü n z w e s e n s. unter Diré-Daua; PT, Telephon nach Djibouti und Addis-Abeba. K o n s u l a t e: England, Italien sind vertreten. Französisches Hospital.
Lebhafter Handel, besonders in Kaffee und Häuten; der Markt wird tägl. von etwa 10000 Angehörigen der Stämme dieser Provinz besucht. Die Umgegend ist sehr fruchtbar, das Klima mild. Etwa 4 St. von Harar Jagd auf Wildschweine etc.
Das eigentliche **Abessinien** (*Habesch*, *Äthiopien*), das man bei diesem Ausfluge nicht berührt, umfaßt ein wildzerklüftetes Alpenland mit wald-

und wildreichem Tafelland im Innern, mit gesundem europäischen Hochgebirgsklima, geeinigt 1889 vom Negus Negesti (König der Könige = Kaiser) *Menelik*, der infolge schwerer Krankheit im Jahr 1911 von der Regierung zurücktrat. Seitdem ist der (1896 geborne) Enkel Meneliks, *Lidji Jeassu*, König von Abessinien. Die südl. Provinzen werden künftig mit der Bahn erreichbar, die von Diré-Daua westwärts 470 km weiter bis zur Hauptstadt Meneliks, **Addis-Abeba**, im Bau ist. Addis-Abeba, etwa 2400 m ü. M. von Bergen umgeben in der Landschaft *Schoa* gelegen, zählt ca. 50000 Einw.; etwa 60 km westlicher liegt die zeitweilige Residenz *Addis-Alam* des Königs. Schoa hat in den Höhenlagen sehr gesundes Klima, doch tropische Regenzeit vom Juni bis September. J a g d g e l e g e n h e i t bei Addis-Abeba am Hawasch-Fluß und an den Robi-Seen auf Nilpferde, Krokodile, Warrans, Löwen, Leoparden, Büffel und Antilopen sowie auf Federwild, wie Marabus, Kuhreiher etc.; zur Jagd sind Empfehlungen und Regierungserlaubnis erforderlich.

Aden.

Vgl. den untenstehenden Lageplan.



Lageplan von Aden.

Ankunft. Östl. und westl. von Aden ist die Küste niedrig und sandig, so daß sich die drei Halbinseln *Râs Amran*, *Djebel Hassan* und *Aden* scharf hervorheben; die Halbinsel Aden hat viel Ähnlichkeit mit Gibraltar, ihr turmartiger, 541 m hoher Gipfel *Djebel Schamschan* kommt bei klarem Wetter schon auf 40 Seem. Abstand in Sicht. Die aus dem Roten Meere kommenden Dampfer halten geradeswegs auf die Leuchtbake auf *Elephants Back* und die Leuchttonnen bei *Steamer Point* zu. Die Dampfer des Norddeutschen Lloyd ankern meist sw. von den äußern Leuchttonnen im Außenhafen, nur während des stärksten Südwestmonsuns, im Juni, Juli und August, gehen sie des hohen Seegangs wegen in den innern Hafen (oder nehmen in Perim Kohlen). Alle übrigen (kleinern) Dampfer suchen stets den Binnenhafen auf.—

Die meisten Dampfer haben nur 3-6 St. Aufenthalt, man erkundige sich genau nach der Abfahrtszeit, ehe man an Land fährt, und bleibe bei starkem Seegang besser an Bord, weil dann die Bootfahrt nach *Steamer Point* zeitraubend u. schwierig und rechtzeitige Rückkehr unsicher ist. Der äußere Ankerplatz liegt etwa 2 km vom Lande, die Überfahrt kann 1 St. dauern. Am Landungsplatz hängt ein Bootstarif (in Deutsch, Englisch und Französisch) mit allen Gebühren für Personen und Gepäck. Ein Bootsinspektor ist am Landungsplatz zu finden. —Aden ist Freihafen, Waffen und Munition dürfen nicht eingeführt werden, Weine und Spirituosen zahlen hohen Zoll.
Gasthöfe: *Grand Hôtel de l'Univers* (15 Z. 6-10, F. 2, Dîn. 3 sh.);—*De l'Europe* (Z. 4, F. 1, Déj. 3, Dîn. 4, Pens. 10 sh.) sind die besten Gebäude am Strand von Steamer Point, gut mit Veranden geschützt und bequem eingerichtet; Pens. etwa 8 Rup. tägl.

Post am Strand von Steamer Point. —**Telegraph** am Landungsplatz; nur Rupies oder englisches Gold wird in Zahlung genommen. Kabel nach Perim und Suez, Bombay, Zanzibar. *Funkentelegraphenstation* bei Marbut Hill.
Wagen sind knapp, viersitzige Einspänner; Kutscher hat gedruckten Tarif; bei Zweifel wende man sich an die Polizei an der Landungsbrücke.
Dampferagenturen: *Norddeutscher Lloyd*, *Hamburg-Amerika Linie*, *Deutsche Ostafrika-Linie* und *Deutsche Hansa-Linie*, Agentur für alle vorgenannten die Aden Coal Co. (Tel.-Adr. »Cory«).—*Österreichischer Lloyd*, Cowasjee Dinshaw & Br., ferner Agenturen mehrerer nichtdeutscher Dampfschiffgesellschaften.
Dampferlinien nach Bombay s. S. 22 und nach Colombo S. 105; Deutsche Ostafrika-Linie viermal monatl. nach Mombasa und Daressalam; British India Co. und Messageries Maritimes monatl. nach Mombasa und Zanzibar; Küstendampfer nach Djibouti, Hodêda und Berbera wöchentl.

Geld. Silberwährung: 1 (indische) Rupie = 16 annas; 1 anna = 12 Pie. Es gibt Silbermünzen zu $^1/_8$, $^1/_4$, $^1/_2$, 1 Rup. (15 Rup. gleich 20 Mark).—

Bank: *National Bank of India*, Korr. der Berliner Disconto-Gesellschaft und der Deutschen Bank.

Sprache: Englisch und Arabisch.

Konsulate: *Deutsches Reich*, Konsul C. E. L. Kappelhoff jun., nahe der Landungsstelle in Prince of Wales Crescent.—*Österreich-Ungarn* und *Holland*, zurzeit vom Deutschen Konsulat verwaltet.

Krankenhaus für Europäer in Steamer Point (European General Hospital mit europäischen Ärzten und Krankenschwestern) oberhalb der Postamtsbrücke auf einem Abhang in guter Lage.

Kaufläden für Straußenfedern, Felle, Geweihe, Muscheln, Korallen und arabische Kuriositäten. Vorsicht im Einkauf bei den zum Dampfer kommenden Händlern!

Aden, 54 qkm große, seit 1839 den Engländern gehörende Halbinsel an der Südspitze Arabiens, unter 12° 46' nördl. Br., hängt mit dem Festlande durch einen 1233 m breiten Flachlandstreifen zusammen (s. Plan). Sie besteht aus einer steilrandigen erloschenen Vulkanruine, die im Djebel Schamschan zu 531 m aufsteigt und deren nach dem Meere zu geöffneter Krater das Hafenbecken bildet. Am Ostabhang liegt, von hohen, völlig kahlen Felsmassen umgeben, die *Stadt Aden*, 37 m ü. M., gegenüber der befestigten Insel *Sirah*. Die Hafenstadt (»Steamer Point«) liegt nw. davon an der von Bergen umschlossenen Bai *Tawaji* (Tawahe). Aden war schon im Altertum (als Adana) und im Mittelalter ein wichtiger volkreicher Handelsplatz, geriet aber später in Verfall, so daß 1838 die Einwohnerzahl auf 600 gesunken war. Die Engländer erstürmten die Halbinsel 1839, befestigten sie stark und machten sie zu einem wichtigen